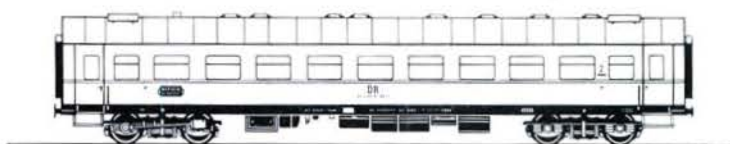
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 23



FEBRUAR

2/74



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelheftpreis 2,– M · Sonderpreis für die DDR 1,– M 32 542

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn

2 **Februar 1974 · Berlin · 23. Jahrgang**

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



INHALT

Seite

Titelbild
Winter im Modellbahn-Bw
Unser Leser J. Focke aus Leipzig machte sich zur Anfertigung dieses Motivs viel Arbeit, um einen echt wirkenden Schnee zu zaubern. Foto: J. Focke, Leipzig

Vignette
Text siehe Heft 1/1974

Rücktitel
Da ist er, der neue S-Bahn-Triebzug der Baureihe 280 der DR für den Einsatz in einigen Bezirksstädten (siehe auch Seite 36). Werkfoto

REDAKTIONSBEIRAT
Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa)
Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Johannes Hauschild, Leipzig
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Paul Sperling, Eichwalde bei Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

REDAKTION
Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Helmut Kohlberger
Typografie: Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner", 108 Berlin, Französische Straße 13/14

HERAUSGEBER
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Anschrift des Generalsekretariats:
1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsleiter:
Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlages:
Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze
Lizenz-Nr. 1151
Druck: Druckerei „Neues Deutschland", Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 6,– M,
Sonderpreis für die DDR 3,– M

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit Quellenangabe gestattet. Für unverlangte Manuskripte und Fotos keine Gewähr.

Alleinige Anzeigenannahme
DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 23–31, und alle DEWAG-Betriebe und -Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 1

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der BUCHEXPORT, Volkseigener Verlag der DDR, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Ing.-Ök. HELMUT KOHLBERGER

Zum vierten Male in Budapest — Internationaler Modellbahn-Wettbewerb

Guter DDR-Erfolg beim XX. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1973

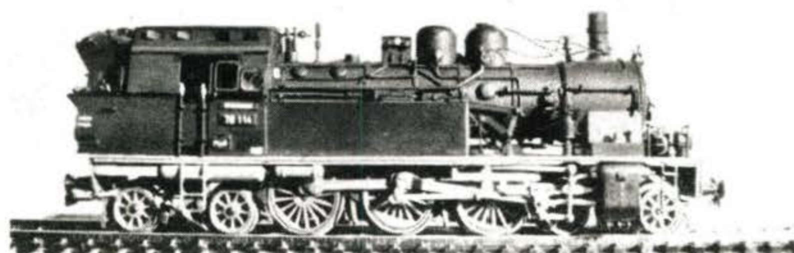
Wieder einmal — insgesamt zum vierten Male in der Geschichte dieses Wettbewerbs — waren unsere ungarischen Freunde an der Reihe, den Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1973 auszurichten. 20 Jahre seit seinem Bestehen, das bekanntlich auf die Initiative unserer Redaktion zurückzuführen ist, das ist schon ein ganz ansehnlicher Zeitraum, in welchem viele Modelleisenbahner nachgewachsen sind, die damals noch nicht einmal geboren waren!

Wer Gelegenheit hatte, alle 20 Wettbewerbe der vergangenen Jahre zu verfolgen oder, wie der Autor, 16 Jahre lang ununterbrochen als Juror zu fungieren, der weiß genau, daß es im Verlauf der Jahre Höhen und Tiefen gab. So resignierte einmal vor Jahren eine ganze Reihe von Modellbahnfreunden deswegen, weil sie die Meinung vertraten, „daß sich ja doch immer dieselben Könner die Preise holen würden, ein Neuling aber wenig Chancen habe". Nun, es wird in diesem Beitrag noch eine Rechnung aufgemacht, die eine eindeutige Aussage hierzu macht.

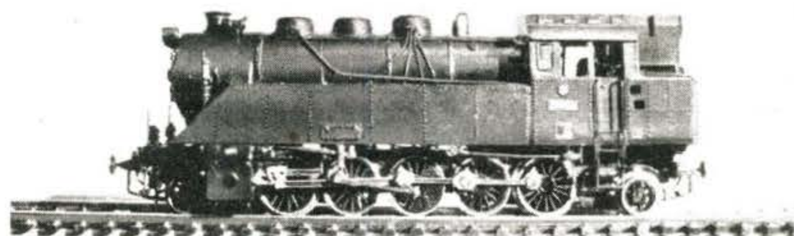
Wie war nun der Verlauf dieses XX. Internationalen Modellbahn-Wettbewerbs? Lassen wir dazu am besten einige Statistiken folgen, die uns mit dem Wichtigsten bekanntmachen. Es nahmen Modellbauer aus folgenden fünf Ländern teil:

ČSSR, VR Polen, Ungarische VR, DDR und BRD. Es waren insgesamt 76 Teilnehmer im Wettbewerb, die 140 Modelle eingesandt hatten. Darunter waren etliche, die sich in verschiedenen Wettbewerbs-Kategorien um einen Preis bewarben. Die Aufteilung der 76 Teilnehmer und 140 Modelle auf die einzelnen Länder war folgende:


1



2


3

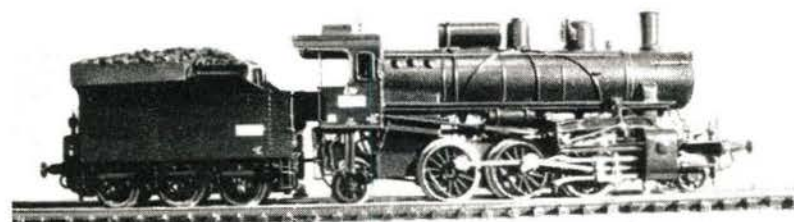
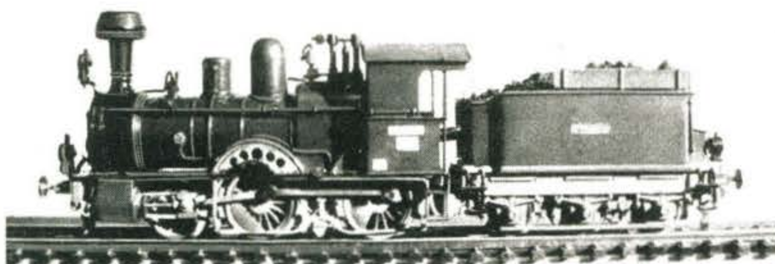

4

Bild 1 Die internationale Jury bei ihrer Arbeit; v. l. n. r.: Herr Gabrysiak, VRP, Herr Szaraz, UVR, Herr Voigt, DDR, Herr Smolis, VRP, Herr Gryc, ČSSR, Herr Kohlberger, DDR, Herr Dr. Zsolt, UVR

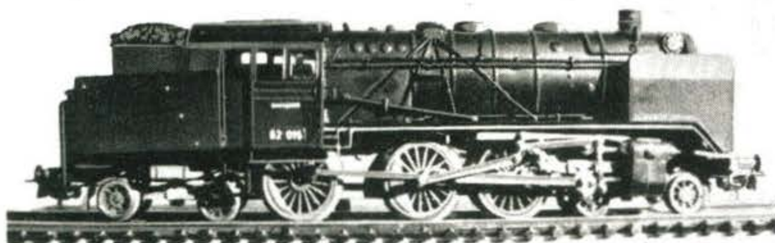
Bild 2 Franz Eckhard, DDR, errang mit dieser BR 78 den 1. Preis in Kategorie A-1/HO

Bild 3 Milan Burget, ČSSR, baute eine BR 524.1 der ČSD und holte sich damit einen der zwei 2. Preise in A-1/HO

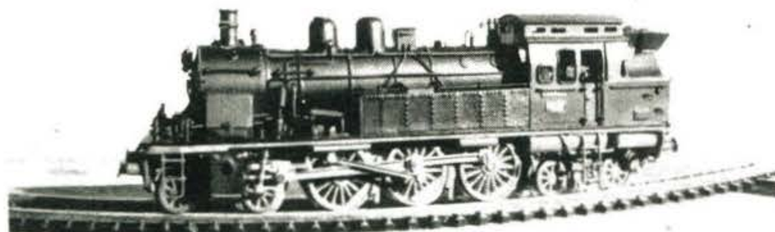
Bild 4 Auch der andere 2. Preis in dieser Kategorie ging in die ČSSR, und zwar für eine ČSD-BR 344.4 an Miroslav Višek



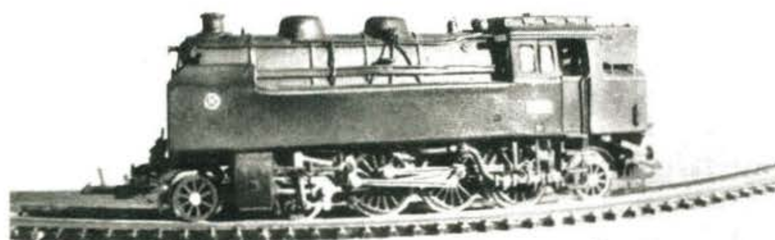
5



6



7



8



9

Land	Teilnehmer	Modelle
ČSSR	15	28
VRP	2	2
UVR	24	66
DDR	34	42
BRD	1	2
	76	140

Überwiegend waren Triebfahrzeugmodelle — Selbstbau, Umbau und Frisur — in der Nenngröße H0 vertreten. Mit größerem Abstand folgte dann TT, und nur einige N-Modelle waren vorhanden. Die Kategorien B und C, also „sonstige Schienenfahrzeuge" und „Eisenbahn-Hochbauten" traten etwa in gleicher zahlenmäßiger Stärke und in der Qualität mit sichtbarem Unterschied zu den Triebfahrzeugmodellen, nämlich von niedrigerem Niveau bis auf wenige Ausnahmen, in Erscheinung. Das ist aber nichts Besonderes, diese Erfahrung wurde fast in jedem Jahre gemacht.

Die Jury setzte sich aus folgenden Herren zusammen:

Dipl.-Ing. Agoston Temesi Vorsitzender	UVR
Dr. Kàrolyi Zsolt	UVR
Bertalan Szaraz	UVR
Dipl.-Ing. Ivan Nepras	ČSSR
Borivoj Gryc	ČSSR
Bogdan Gabrisiak	VRP
Stefan Smolis Ing.-Ök.	VRP
Helmut Kohlberger	DDR
Hansotto Voigt	DDR

Insgesamt vergebene Preise

1.	2.	3.	Anerkennung	Sonderpreis
12	11	6	7	3

Auf die Teilnehmerländer fielen die Preise in folgender Aufteilung:

Bild 5 Diesen Old-timer, BR 310, baute Heinz Kohlisch aus Dresden; sein Erfolg: einer der zwei 3. Preise in A-1 H0

Bild 6 Wolfhard Bätz, DDR, ist der Inhaber des anderen 3. Preises in dieser Kategorie

Bild 7 In der Kategorie A-1/TT wurde ebenfalls eine BR 78 als Siegermodell ermittelt, damit fiel der 1. Preis in dieser Kategorie an Klaus Krahl aus der DDR

Bild 8 Wegen der zahlreichen gleich guten Modelle vergab auch in dieser Kategorie die Jury hier einen weiteren 1. Preis. Er wurde von Milos Kratochvil, ČSSR, erkämpft

Bild 9 Den 2. Preis in dieser Kategorie gab es für diesen vierachsigen ORT der DR, gebaut von Gerd Günther, DDR

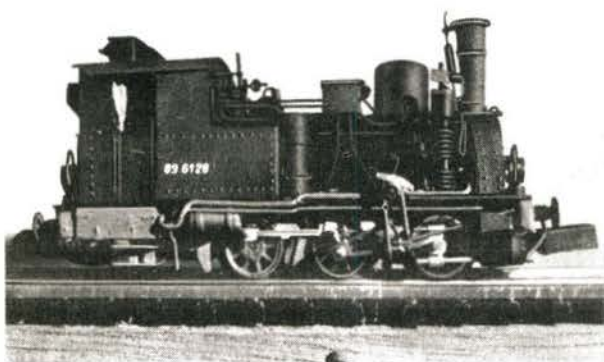
Bild 10 *Und nun zu den kleinsten Triebfahrzeugmodellen, der Kategorie A-1/N: 1. Preis für diese hervorragend laufende BR 896128 von Günter Schenke, DDR.*

Bild 11 *Auch der 2. Preis in A-1/N ging in die DDR. Ihn holte sich mit dieser BR 211 Peter Behrens.*

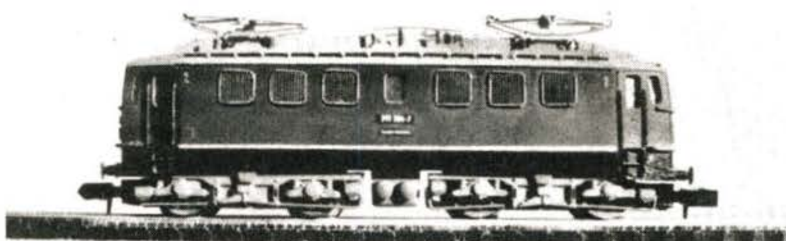
Bild 12 *Wir kommen zur Kategorie A-2/HO, also zu den Umbauten. Leider gibt das Foto nicht alle Einzelheiten dieser BR 01^5 von Walter Haselbauer, DDR, wieder. Er erhielt dafür den 1. Preis.*

Bild 13 *Miroslav Višek, ČSSR, ist nicht nur ein versierter Selbstbauer, sondern auch ein geschickter Umbauer. Mit diesem ORT der ČSD errang er in A-2/HO einen 2. Preis.*

Bild 14 *Wie immer, waren die Kategorien der Schmalspur-Triebfahrzeuge nur gering vertreten. Daher bekam Klaus Winkelmann, DDR, für diese einwandfreie BR 99 in A-2/HO einen Anerkennungspreis.*



10



11

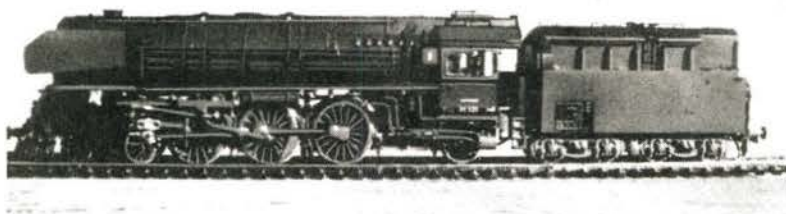
ČSSR	VRP	UVR	DDR	BRD	Sa.	
3	—	—	9	—	12	1. Pr.
6	—	—	5	—	11	2. Pr.
	1	—	3	—	6	3. Pr.
—	1	3	2	1	7	A.
—	—	3	—	—	3	S.
11	2	6	19	1	39	

Die Kategorie A wurde in allen Nenngrößen und in allen Gruppen (Selbstbau, Umbau und Frisur), Fahrzeug für Fahrzeug, nach den internationalen Richtlinien, die mit denen des DMV identisch sind, überprüft und bewertet. Jedes Modell wurde demnach auf Maßstabeinhaltung, Qualität, Funktion und Zusätzliches hin von jedem Jurymitglied begutachtet und erhielt dann die entsprechenden Punkte. Das arithmetische Mittel der Bewertungen der vier Länderjurys ergab, wie immer üblich, die endgültige Punktezahl.

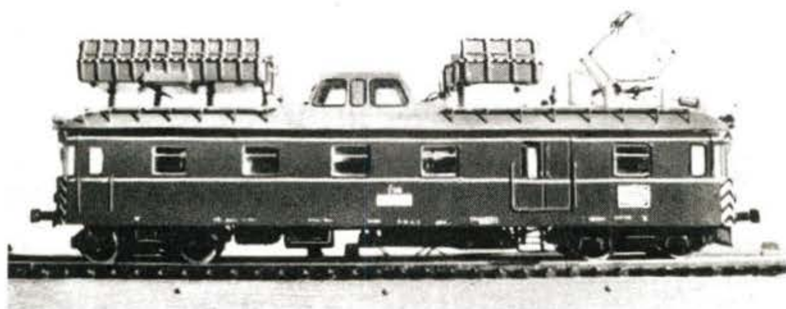
In der Kategorie A-1 (0+H0+TT+N) waren insgesamt 33 Modelle eingeschickt worden, davon fielen allein 20 auf H0, 8 auf TT und 3 auf N, sowie noch 2 0-Modelle.

Der erste Preis in A-1/H0 wurde an Franz Eckhard, DDR, für eine BR 78 vergeben. Zwei 2. Preise in dieser Kategorie und Gruppe fielen an die beiden ČSSR-Teilnehmer Milan Burget und Miroslav Višek für eine BR 524.1 bzw. 344.4. Ebenso einigte sich die Jury auf die Vergabe von zwei 3. Preisen in dieser Bewertungsgruppe, weil einmal mit 20 Modellen relativ viel vorhanden war und zum anderen etliche Arbeiten punktemäßig ganz dicht beieinander lagen. Heinz Kohlisch, DDR, holte sich einen 3. Preis mit einem historischen Dampflokmodell, der andere 3. Preis gelangte ebenfalls in die DDR, und zwar an Wolfgang Bätz, der eine BR 62 gebaut hatte.

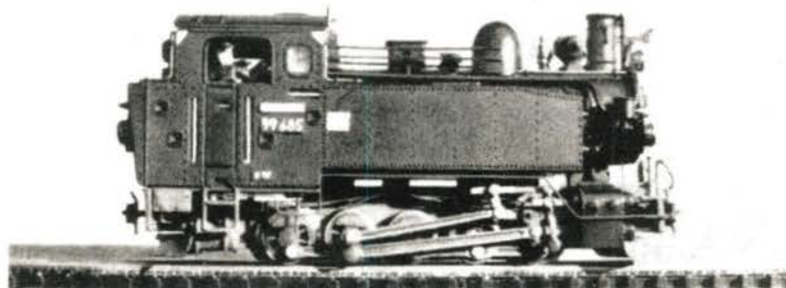
Bei den 8 TT-Modellen in A-1 wurden zwei 1. Preise verteilt. Auch hier gab



12



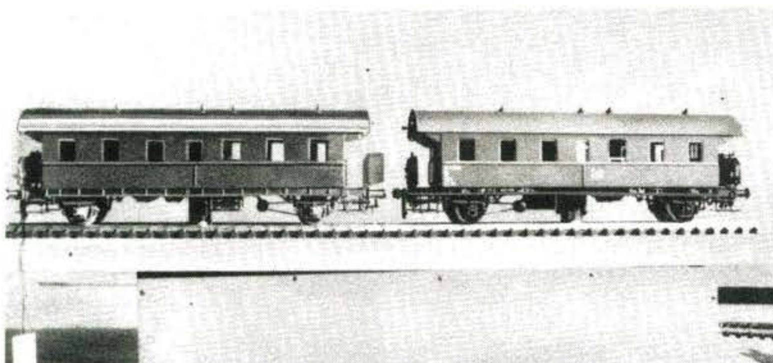
13

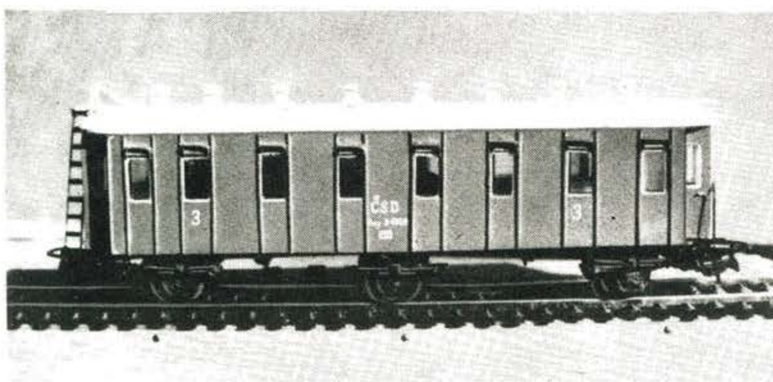


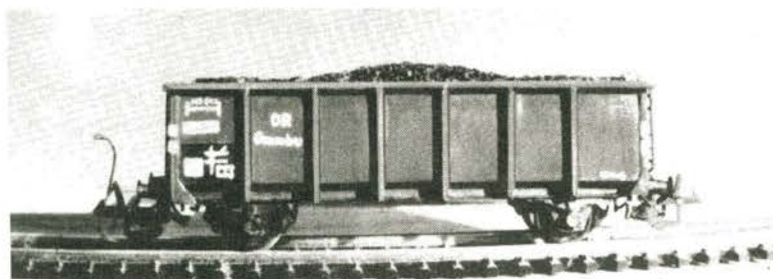
14


15


16


17


18


19

es eine BR 78, Erbauer Klaus Krahl, DDR, während den anderen 1. Preis in dieser Gruppe Milos Kratochvil aus der ČSSR erhielt. Schließlich errang Gerd Günther mit einem vierachsigen ORT den 2. Preis in A-1/TT, und je ein 3. Preis kam in die ČSSR und DDR. Die drei N-Modelle waren in A-1/N so hervorragend, daß man einen 1. und einen 2. Preis in dieser so schwach belegten Gruppe vergab. Beide fielen an DDR-Teilnehmer, und zwar für eine BR 89 an Günter Schenke, und für eine BR 211 an Peter Behrens.

Die Umbauer hatten auch dieses Mal teilweise vorzügliche Arbeit geleistet. In H0 erhielt Walter Haselbauer für die BR 01^5 den 1., und Miroslav Višek aus der ČSSR für einen ČSD-ORT den 2. Preis. Mit einer BR 99 von Klaus Winkelmann in A-2/$H0_e$, der einen Anerkennungspreis bekam, wurde das Siegerkonto der DDR weiter aufgebessert. Auch in A-2/$H0_m$ war ein Anerkennungspreis fällig, weil in dieser Gruppe nicht genügend Bewerber angetreten waren. Ihn holte sich G. Knospe, DDR, mit einer anderen BR 99.

Wolfgang Bahnert, DDR, hatte in A-2/TT eine BR 18 nach Budapest gesandt. Dafür war ihm ein 1. Preis sicher, während Joachim Kruspe, DDR, eine historische Schweizer Dampflok hergerichtet hatte und dafür den 2. Preis erhielt.

Es würde zu weit führen, wollten wir hier in allen Kategorien und Gruppen sämtliche Sieger in Wort und Bild vorstellen. Wir beschränken uns daher nur auf einige bemerkenswerte Arbeiten aus den restlichen Kategorien.

Eine ganz hohe Punktzahl erzielte das bestechende Modell eines Bi in der Gruppe B-1/H0 von Joachim Schnitzer, der damit den 1. Preis errang. Mit Manfred Sachse, DDR, gab es in der Bewertungsgruppe B-2/TT einen weiteren Träger eines 1. Preises aus unserem Land.

In B-2/H0 waren nur wenige Modelle

Bild 15 In Kategorie A-2/TT hieß der Sieger Wolfgang Bahnert, DDR. Seine Arbeit war ein Umbau zur BR 18. Übrigens liegt die Umbauanleitung hierfür bereits in der Redaktion vor und wird demnächst veröffentlicht werden.

Bild 16 Einen Old-timer in A-2/TT fertigte Joachim Kruspe, DDR, nach Schweizer Vorbild. Sein Lohn war der 2. Preis.

Bild 17 In der Kategorie B-1/HO lag mit Abstand an der Spitze dieses Modell eines Bi-Wagens der DR. Unser Beiratsmitglied Joachim Schnitzer zeigte an Hand eines fertigen und eines unvollendeten Modells deutlich seine rationelle Arbeitstechnik auf.

Bild 18 In der Kategorie B-1/HO-Jugendl. hieß der Träger des 1. Preises Jiří Stredula. Er hatte einen Old-timer-C3 der ČSD eingesandt.

Bild 19 Manfred Sachse, DDR, war mit der Nachbildung dieses Ommbu der DR der Träger des 1. Preises in B-1/TT.

zu bewerten, so daß man an Gerhard Krauth (BRD) für einen sehr geschickten Umbau einen Anerkennungspreis vergab. Die Eheleute Heinz und Helga Kohlisch, DDR, belegten in der Kategorie C mit dem Modell eines Großstadtbahnhofs im Stil um die Jahrhundertwende den 2. Platz. Schließlich holte Frank Gräser, DDR, noch einen 1. Preis in der Kategorie C-TT mit einem Lokschuppenmodell.
In der Kategorie D (Funktionsmodelle) kamen die Träger des 1. und des 2. Preises auch aus der DDR. Die Freunde der AG 1/25 hatten eine Klappbrücke gebaut, die sich in Ausführung und Funktion sehen lassen konnte, ein 1. Preis war ihr Lohn. Der 2. Preis kam an Franz Stingl, der einen Überladekran als Vorbild gewählt hatte.
Betrachten wir nun noch einmal die Namen unserer Sieger etwas genauer, so stellen wir fest, daß unter ihnen nur etwa 9 bekannte Namen stehen, die bereits früher einmal einen Preis errungen hatten. Das bedeutet, daß weitere 10 bisher unbekannte Modellbauer der DDR auf Anhieb in die Spitze vordrangen. Es braucht also keiner das viel zitierte „Licht unter den Scheffel zu stellen“. Eines jedoch war der DDR-Delegation unverständlich: In den letzten Jahren erschienen die ungarischen Freunde zu den Wettbewerben hier in der DDR stets ohne jedes Modell. Ihre Begründung damals: Wir haben keine. Aber im eigenen Lande waren ja plötzlich massig Modelle da! Hoffen wir also, daß in diesem Jahre zum Wettbewerb Nr. XXI nach Dresden auch wieder ungarische Modelle kommen.



Bild 20 Auch die Kategorie E (Vitrinenmodelle) war mit einigen Arbeiten, vor allem aus der UVR, vertreten. Eine ganze Kollektion von Budapester Straßenbahnfahrzeugen hatte in O Egon Dulcz, UVR, vorgestellt. Er bekam dafür einen Sonderpreis.

Fotos: Ivan Nepraš, Bratislava

Dipl.-Ing. HANS-JOACHIM HÜTTER, Berlin (DMV)

Aus der Historie der Berliner S-Bahnwagen

1. Einleitung
Die Arbeitsgemeinschaft des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, „Verkehrsgeschichte“, Berlin, hat es sich u. a. zur Aufgabe gemacht, die wechselvolle Betriebsgeschichte der Berliner S-Bahn zu erforschen. Dabei wurde verschiedentlich, darunter auch in dieser Fachzeitschrift, über die Fahrzeuge und ihre allgemeine Entwicklung berichtet.
Wenn hier wiederum von den Fahrzeugen der Berliner S-Bahn berichtet wird, dann, um verschiedene Ungereimtheiten, die man immer wieder in der Literatur findet, klarzustellen. Dank der großzügigen Unterstützung durch die Verwaltung der S-Bahn, Abteilung Fahrzeugwirtschaft, und durch das Raw Schöneweide kann hier einiges richtiggestellt werden.

2. Besonderheiten der BR 277
Die Fahrzeuge der BR 277 (früher BR 167) sind von 1938 bis 1944 in drei Unterbauarten ausgeliefert worden und zwar:

Bauart	Auslieferung	Wg.-Nr. bis 1970	Konstruktive Merkmale
1938	1938/39	167 001 — 080	KK ohne DP, HQ stark durchgekröpft
1939	1939/41	167 081 — 128	KK ohne DP, HQ nicht durchgekröpft
		176 161 — 211	
		167 129 — 160	KK mit DP, HQ nicht durchgekröpft
1941	1943/44	167 211 ff	KK mit DP, HQ nicht durchgekröpft

Es bedeuten: KK — Kurzkupplungsseite
DP — Dämpfungspuffer
HQ — Hauptquerträger

Die konstruktiven Merkmale (Bilder 1 und 2) sind nach 1945 durch Umbauten oder Neuzusammenstellung von Viertelzügen mehr und mehr verwischt worden. Einziges Orientierungsmerkmal waren bis zum Einführen des neuen Nummernsystems im Jahre 1970 die Wagennummern.
Während die Bauarten 1938 und 1939 noch vollständig, aber durch die Kriegsereignisse nicht mehr ganz reibungslos ausgeliefert wurden, gab es bei der Bauart 1941 bereits er-

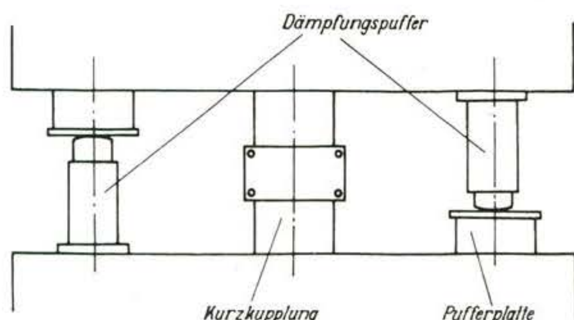


Bild 1 Anordnung von Kurzkupplungen und Dämpfungspuffer zwischen Trieb- und Beiwagen

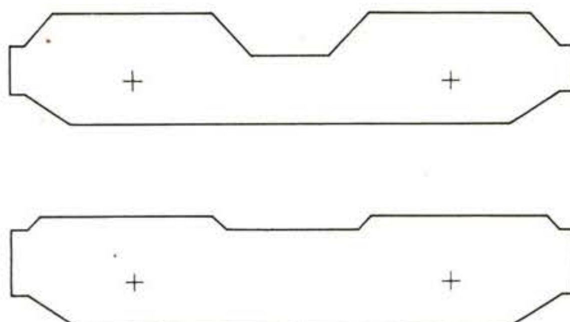


Bild 2 Gestaltung der Drehgestellseitenwange bei stark durchgekröpftem (oben) und nicht durchgekröpftem (unten) Hauptquerträger

hebliche Schwierigkeiten. Insgesamt sollten nach /3/80 Viertelzüge (Trieb- und Beiwagen) gebaut werden. Vom Gesamtauftrag sind jedoch nur 72 Trieb- und 50 Beiwagen mit folgenden Wagennummern ausgeliefert worden:

	Wagen-Nr.	wagenbaulicher Hersteller
Triebwagen	167212 — 283	Dessauer Waggonfabrik
Beiwagen	167219, 221	Firma Wegmann, Kassel
	223 — 227	
	230, 232	
	233	
	235 — 237	
	239 — 241	
	244 — 277	

ausgerüstet, um sie von anderen Zügen unabhängig einsetzen zu können. Es wurden die neuentwickelten Hochspannungsröhren Typ G 505 (Bild 3) und GU 900 verwendet, wie auch in den übrigen S-Bahnwagen und zum Teil auch in Straßenbahnwagen.

Die prekäre Situation der Fahrzeugbereitstellung, besonders in den letzten Kriegsjahren, führte dann auch bei dieser Baureihe zu einem Kuriosum besonderer Art. Die 22 überzähligen Triebwagen, für welche die zugehörigen Beiwagen nicht mehr geliefert werden konnten, wurden zu Viertelzügen zusammengestellt, bei einem Triebwagen die Fahrmotoren ausgebaut und dieser dann als Beiwagen geführt. Als derartige Viertelzüge wurden gekuppelt:

ET mit Fahrmotor	ET ohne Fahrmotor
167 2ı3	167 212
167 220	167 215
167 222	167 216
167 228	167 229
167 231	167 234
167 243	167 242
167 278	167 214
167 279	167 238
167 280	167 217
167 281	167 218
167 282	167 283

Diese Viertelzüge wurden im Februar 1944 in Dienst gestellt und mußten, um die Fahrgasträume zu beleuchten, von einem weiteren Viertelzug versorgt werden, da der Beleuchtungsumformer, der unter dem Beiwagen angeordnet ist, aber durch den Umbau nun fehlte.

Nach 1945 wurden die verbliebenen Viertelzüge beleuchtungstechnisch

Somit hat die BR 167 niemals 283, 285 oder 290 Viertelzüge besessen, wie es in der Literatur immer wieder zu lesen ist, sondern höchstens

$$211 + \frac{72 + 50}{2} = 272 \text{ Viertelzüge.}$$

Berücksichtigt man, daß die beiden Viertelzüge 167 081 und 196 bereits im Jahre 1943 ausgemustert wurden, so ergaben sich im Frühjahr 1944 als größter Bestand 270 Viertelzüge.

3. Peenemünder Wagen

Für die ehemalige Versuchsanstalt Peenemünde wurde eine Werkbahn angelegt, die auch die dort Beschäftigten zwischen Zinnowitz und Peenemünde beförderte. Ab 1942 übernahmen Oberleitungstriebwagen den Verkehr, deren wagenbaulicher Teil vollkommen dem der BR 167 entsprach. Insgesamt sind 16 Viertelzüge, bestehend aus Trieb- und Steuerwagen, gebaut worden.

Bei Kriegsende befanden sich im Raw Schöneweide, das die Fahrzeuge zu unterhalten hatte, vier Wagen, die später die Wagennummern ET 167 284, ET 167 285, EB 167 242 und EB 167 243 erhielten. Die beiden zu Beiwagen umgebauten Wagen bildeten ursprünglich eine Viertelzugeinheit

Bild 3 Gestaltung und Anordnung der Hochspannungsröhren Typ G 505, hier im EB 165 475. Beim Typ Gu 900 war die Röhre u-förmig gebogen und mit einer Glasschale abgedeckt. Beide Typen sind heute nicht mehr in Betrieb.



mit der Peenemünder Wagennummer Trw 05 (EB 167 243) und Stw 05 (EB 167 242). Wegen des Mangels an Beiwagen der BR167 wurden die beiden anderen Peenemünder Wagen 284 und 285 anfangs ebenfalls als solche betrieben.

4. Fahrzeugnachbauten

Mitte der fünfziger Jahre bestanden bei der Berliner S-Bahn folgende Viertelzugbildungen aus zwei Triebwagen:

ET mit Fahrmotor	ET ohne Fahrmotor	Grund
167 170	167 097	ET 097 ohne Zugsteuereinrichtungen
167 243	167 242	EB1944 nicht geliefert
167 281	167 218	EB 1944 nicht geliefert
167 057	167 242	ex Peenemünde
167 175	167 243	ex Peenemünde
167 203	167 284	exPeenemünde
176 265	167 285	ex Peenemünde

Um die als Beiwagen eingesetzten Triebwagen (Bild 4) wieder nutzen zu können, wurden im Jahre 1958 elf neue Beiwagen gebaut. Die Untergestelle lieferte das damalige Lokomotivwerk Babelsberg, die Aufbauten erfolgten im Raw Schöneweide. Diese Nachbau-Beiwagen wurden bei Inbetriebnahme bezeichnet und gekuppelt:

Triebwagen	Beiwagen	Bemerkung
ET 167 097	EB 167 238	EB 238 1944 nicht geliefert, EB 097 mit anderem ET gekuppelt
ET 167 170	EB 167 170 (II)	EB 167 170 (I) umgezeichnet in EB 167 120 (II)
ET 167 203	EB 167 203 (II)	EB 167 203 (I) ausgemustert
ET 167 218	EB 167 218	EB 218 1944 nicht geliefert
ET 167 229	EB 167 229	ET 229 bis 1954 (Unfall) mit ET 288 als EB, EB 229 1944 nicht geliefert
ET 167 242	EB 167 057 (II)	EB 057 (I) Kriegsverlust
ET 167 243	EB 167 049 (II)	EB 049 (I) Kriegsverlust
ET 167 265	EB 167 029 (II)	EB 029 (I) ausgemustert
ET 167 281	EB 167 281	EB 281 1944 nicht geliefert
ET 167 284	EB 167 284	
ET 167 285	EB 167 285	

Die beiden ehemaligen Peenemünder Wagen EB 167 242 und EB 167 243 wurden nicht in diese Umbauaktion mit einbezogen.
Die bereitgestellten finanziellen Mittel für den Nachbau wurden so sorgfältig eingesetzt, daß ein weiterer Viertelzug auf noch vorhandenen Untergestellen aufgebaut werden konnte (Bild 5), der bei Inbetriebnahme 1959 wie folgt bezeichnet wurde:
ET 166 053 (Untergestell ET 167 168)
EB 166 053 (Untergestell EB 167 267)
Zwei weitere Wagen wurden ebenfalls 1959 nachgebaut. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde bei der Berliner S-Bahn ein Viertelzug als Folge der Kriegsauswirkungen betrieben, der aus zwei verschiedenen Baureihen zusammengestellt war: ET 166 013 mit EB 165 066. Für die typenreine Zusammenstellung fehlten jedoch Einzelwagen, so daß nur ein Nachbau in Frage kommen konnte. Der ET 166 013 wurde mit dem noch vorhandenen EB 166 013 gekuppelt, und für den Einzel-ET 166 027 wurde ein neuer Wagen EB 166 027(II) gebaut. Der Beiwagen 165 066 erhielt den Nachbau-Triebwagen 165 336(II). Die Wagen EB 166 027(I) und ET 165 336(I) waren infolge der Kriegsschäden ausgemustert.

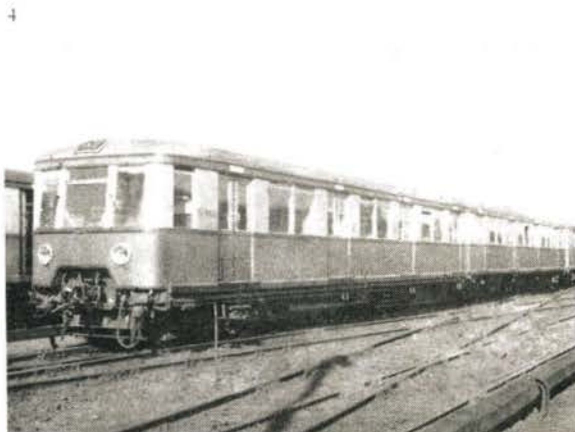
Literatur

/1/ Autorenkollektiv: Die Berliner S-Bahn transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1963
/2/ Henke / Knuth / Köhler: Die Berliner S-Bahn Fachbuchverlag Leipzig 1957
/3/ Kniffler: Der 1000. Viertelzug für den Berliner S-Bahnverkehr der DR Elektrische Bahnen 1940

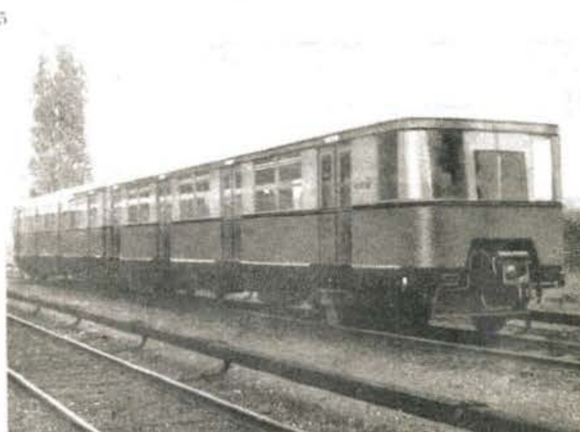
Bild 4 In dieser Form wurden alle zu Beiwagen umgebauten Triebwagen eingesetzt, hier der ehemalige Peenemünder Wagen EB 167 242.

Bild 5 Ansicht des Viertelzuges 166 053, der auf vorhandenen Untergestellen der BR 167 aufgebaut wurde. Bei diesem Zug fehlt die für die BR 166 charakteristische Abdeckklappe über der Scharfenbergkupplung.

4



5



Autorenkollektiv Kombinat VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler" Hennigsdorf

Neuer LEW-Elektrotriebzug der Baureihe 280 für DDR-Bezirksstädte

Entsprechend der wachsenden Bedeutung des Nahverkehrs in Großstädten und Ballungsgebieten erteilte die Deutsche Reichsbahn auf der Basis einer langfristigen Planung dem Kombinat VEB LEW Hennigsdorf unter anderem den Auftrag zur Entwicklung neuer Triebzüge für Bezirksstädte der DDR. Der erste Halbzug wurde zu Ehren des 24. Jahrestages der DDR — am 5. Oktober 1973 — an die Deutsche Reichsbahn übergeben.
Die Triebzüge der Baureihe 280 sind für das in Mitteleuropa verbreitete Fahrdrahtsystem 16 2/3-Hz Fahrdrahtspannung von 15 kV ausgelegt. Bei Veränderung bestimmter Ausrüstungsteile können die Triebzüge auch für eine 50-Hz-Fahrdrahtspannung von 25 kV ausgeführt werden.
Die kleinste betriebliche Einheit des Triebzuges der Baureihe 280 besteht aus vier kurzgekuppelten Triebwagen. Beide Endwagen sind mit je einem Führerstand und einer automatischen Mittelpufferkupplung ausgerüstet. Je zwei Triebwagen bilden die kleinste elektrische Funktionseinheit mit kompletter Fahr- und Bremsausrüstung, die im Rangierbetrieb allein gefahren werden kann. Im Betrieb können zwei vierteilige Triebzüge, in Ausnahmefällen auch drei, von einem Führerstand aus gemeinsam gesteuert und gefahren werden.
Die Antriebsausrüstung der Triebzüge ist so ausgelegt, daß folgende Fahrprogramme bei voll besetztem Zug ständig oder im Wechsel erfüllt werden können:

	Fahrprogramm I		Fahrprogramm II	
Haltestellenabstand	2000	m	5000	m
Haltezeit	30	s	30	s
Programmhöchstgeschwindigkeit	80	km/h	120	km/h
Reisegeschwindigkeit (ca.)	50	km/h	80	km/h
Reisebeschleunigung (mittlere Beschleunigung)	1	m/s²	0,85	m/s²
Maximale Anfahrbeschleunigung	1,3	m/s²	1,3	m/s²

Für die Erfüllung der angeführten Fahrprogramme wird jede Achse des Triebzuges durch einen Tatzlagerfahrmotor mit einer Dauerleistung von 150 kW angetrieben (Gesamtdauerleistung 3040 kW). Die vierteilige Einheit hat ein Platzangebot für 806 Personen, 332 Sitzplätze und 474 Stehplätze (5 Pers./m² Stehplatzfläche).
Der einheitliche Wagenkasten des Triebzuges mit einer Länge von 23800 mm besteht aus einer geschweißten Stahl-Leichtbaukonstruktion. Der Innenraum des Wagenkastens ist als Großraum hell und modern eingerichtet. Die vorteilhafte Gestaltung und gut abgestimmte Federsysteme ermöglichen ein sicheres und angenehmes Reisen.
Große Fenster und eine zentral angeordnete Beleuchtung mit Leuchtstoffröhren sorgen für eine angenehme Helligkeit. Eine Konvektionsheizung garantiert gleichmäßige Temperaturen auch während der kalten Jahreszeit.
Zwei große Schiebetüren je Wagenseite, Auffangräume in den Türbereichen und eine feste Trittstufe ermöglichen einen schnellen Fahrgastwechsel auch bei unterschiedlichen Bahnsteighöhen. Zwischen den einzelnen Wagen des vierteiligen Triebzuges sind Übergangseinrichtungen, die den Übergang in einen anderen Wagen während der Fahrt ermöglichen.
Als normale Betriebsbremse ist eine elektrische Widerstandsbremse vorgesehen, die mit einer elektropneumatisch gesteuerten Druckluftbremse zusammenarbeitet. Außerdem ist eine selbsttätige Einkammer-Druckluftbremse mit dem Steuerventil KE eingebaut, die über ein Führerbremsventil angesteuert werden kann.
Jeder Triebzug ist mit zwei Haupttransformatoren ausgerüstet.
Die Wellenstromfahrmotoren mit Tatzrollenlagern sind im Fahrbetrieb alle parallel geschaltet.
Die Leistung des Triebzuges wird durch vierstufige Niederspannungsschaltwerke und spezielle Gleichrichterschaltungen mit Siliziumdioden und -thyristoren gesteuert.
Für jeden Transformator ist ein Niederspannungsschaltwerk vorgesehen. Jedem Triebwagen ist eine eigene Gleichrichterschaltung zugeordnet. Die Aussteuerung der Stufenspannungen und die eigentlichen Leistungsumschaltungen übernehmen die Thyristoren in den Gleichrichterschaltungen. Die Anzapfungen des Transformators werden dadurch leistungslos und ohne Unterbrechung des Energieflusses an- und abgeschaltet. Durch die Anschnittsteuerung wird die Klemmenspannung an den Fahrmotoren kontinuierlich gestellt, so daß Strom- und Zugkraftsprünge nicht auftreten. Die gewählte Leistungssteuerung hat hierbei einen geringen Aufwand an Thyristoren, jedoch werden die technischen Vorteile der Leistungselektronik voll genutzt und zur Wirkung gebracht.
Eine moderne elektronische Übertragungssteuerung ermöglicht einen halbautomatischen Betrieb und die Fahrt mit konstanter Geschwindigkeit oder auch mit Auslauf.

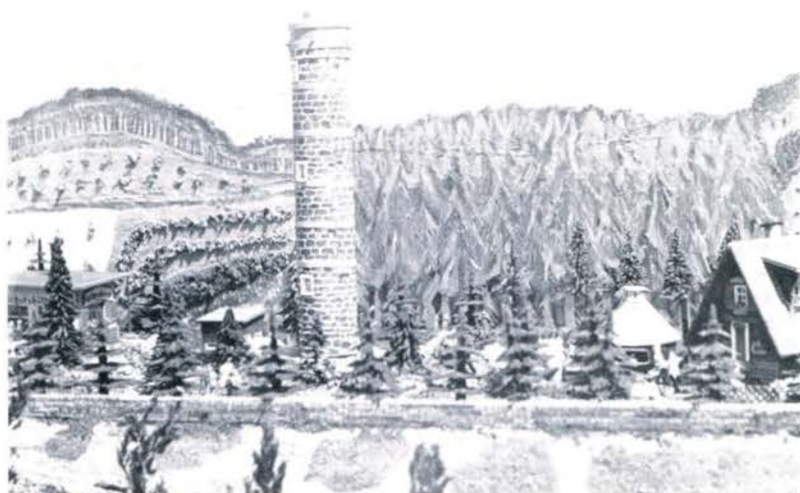
So wählten unsere Leser die besten Titelbilder

An unserer Umfrage nach dem besten Titel- bzw. Rücktitelbild beteiligten sich zahlreiche Leser. Das Ergebnis ist folgendes:

a) Titelbilder	b) Rücktitelbilder
Heft 12/73 = 36,1 %	**Heft 8/73 = 25,1 %**
Heft 10/73 = 20,9 %	Heft 12/73 = 19,4 %
Heft 8/73 = 16,7 %	Heft 7/73 = 16,7 %

Für folgende Fotos entschied sich kein einziger Leser: Hefte 1 bis 3/73 Titel, Hefte 3 und 9 Rücktitel. Die übrigen Hefte erhielten die restlichen Prozente an Stimmen.
Wir danken hiermit allen, die uns durch ihre Beteiligung ein repräsentatives Bild für eine Lesermeinung ermöglichten. Die Redaktion

Mit 56 Jahren einen Traum verwirklicht


1

Unser Leser Modellbahnfreund Wilhelm Kuhnhenn aus Zella-Mehlis, Mitglied der AG 4/42 Suhl des DMV, träumte von Kindheit an von einer Modellbahn. Aber erst mit 56 Jahren konnte er daran denken, sich diesen Wunsch selbst zu erfüllen.

Unter Berücksichtigung der Platzfrage entschied er sich für die Nenngröße TT.

Das Motiv der Anlage ist eine eingleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn, wobei es Herrn K. vornehmlich um möglichst viele Rangier- und Abstellmöglichkeiten ging. Angeregt durch den ständigen Erfahrungsaustausch in der AG, ist er bestrebt, die Heimanlage in eisenbahntechnischer Hinsicht laufend zu verbessern.

98 Fahrleitungsmaste und der gesamte Fahrdraht wurden im Eigenbau angefertigt. Im 70 × 35 × 15 cm großen Bedienungspult sind zwei Trafos FZ 1 und ein Zubehörtrafo Z 1 installiert. Rückmeldungen für 18 Weichen sind ebenso eingebaut.

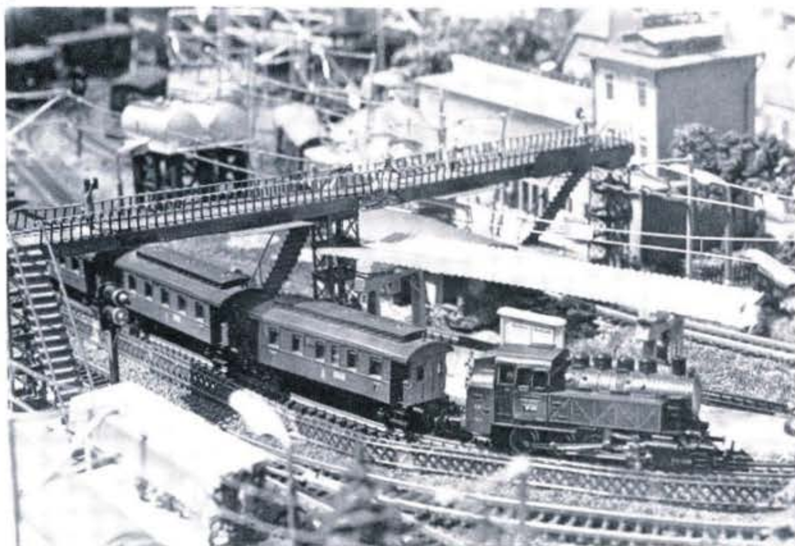
Bedienungspult und Anlage werden über 9 Stück 16polige Messer- und Federleisten miteinander verbunden, so daß der Betrieb innerhalb weniger Minuten aufgenommen werden kann. Die Gebäude, zumeist VERO-Bausätze, sind fest auf der Platte montiert. Die Ausmaße einer Zusatzplatte betragen 110 × 30 cm, auf welcher ein Motiv aus der engeren Heimat des Herrn K., der Adlersberg bei Schmiedefeld mit dem Aussichtsturm, aufgebaut wurde. Dieser Anlagenteil ist von der Hauptanlage abnehmbar.

Bild 1 Und das ist die Nachbildung des Aussichtsturmes auf dem Adlersberg. Die Hintergrundkulisse macht allerdings nicht den besten Eindruck, man malt sie besser mit Wasserfarben, die mehr ineinander verlaufen und nicht solche scharfen Konturen aufweisen.

Bild 2 Überblick über den Westkopf des Bf Lichtenberg, der das Kernstück der TT-Heimanlage darstellt

Bild 3 Vom Aussichtsturm werfen wir einen Blick auf die zu unseren Füßen liegende Kleinstadt, die recht sorgfältig aufgebaut wurde Fotos: Gerd Kolb, Suhl

2



3





1



2

3



Eine TT-Heimanlage im landschaftsgebundenen Stil

Herr Filz aus Berlin sandte uns diese Fotos seiner TT-Heimanlage „Bergheim" im vorigen Jahre anläßlich des Wettbewerbs zu Ehren der X. Weltfestspiele leider ohne Kommentar ein. An Hand der drei Fotos kann man aber erkennen, daß diese Anlage in der Landschaftsgestaltung mit viel Liebe zur Sache und mit Können aufgebaut wurde. Ihr Vorbild könnte gut in einem unserer Mittelgebirge zu suchen sein.

Wir hoffen, daß wir im Nachgang vielleicht einmal den Gleisplan dieser TT-Anlage unseren Lesern vorstellen können.

Bilder 1 und 2 Eine harmonische Einheit bilden auf dieser hübschen TT-Anlage Eisenbahn, Ortschaft mit Häusern im landschaftsgebundenen Stil und Hintergrundkulisse. Beachten Sie bitte, wie geschickt im Hintergrund die Baumreihe aus Tannen des VEB Modellbahnzubehör Marienberg vor der gemalten Kulisse angeordnet wurde, und vergleichen Sie diesen Hintergrund mit dem der TT-Anlage auf S. 37

Bild 3 Auch für dieses Bild gilt es, die Gestaltung des Hintergrundes besonders hervorzuheben, zumal man immer wieder auf gute Heimanlagen trifft, die aber durch das Fehlen einer Kulisse im Gesamteindruck stark verlieren.

Fotos: Filz, Berlin

JOACHIM SCHNITZER, Kleinmachnow, (DMV)

Gießform für Achslagergehäuse

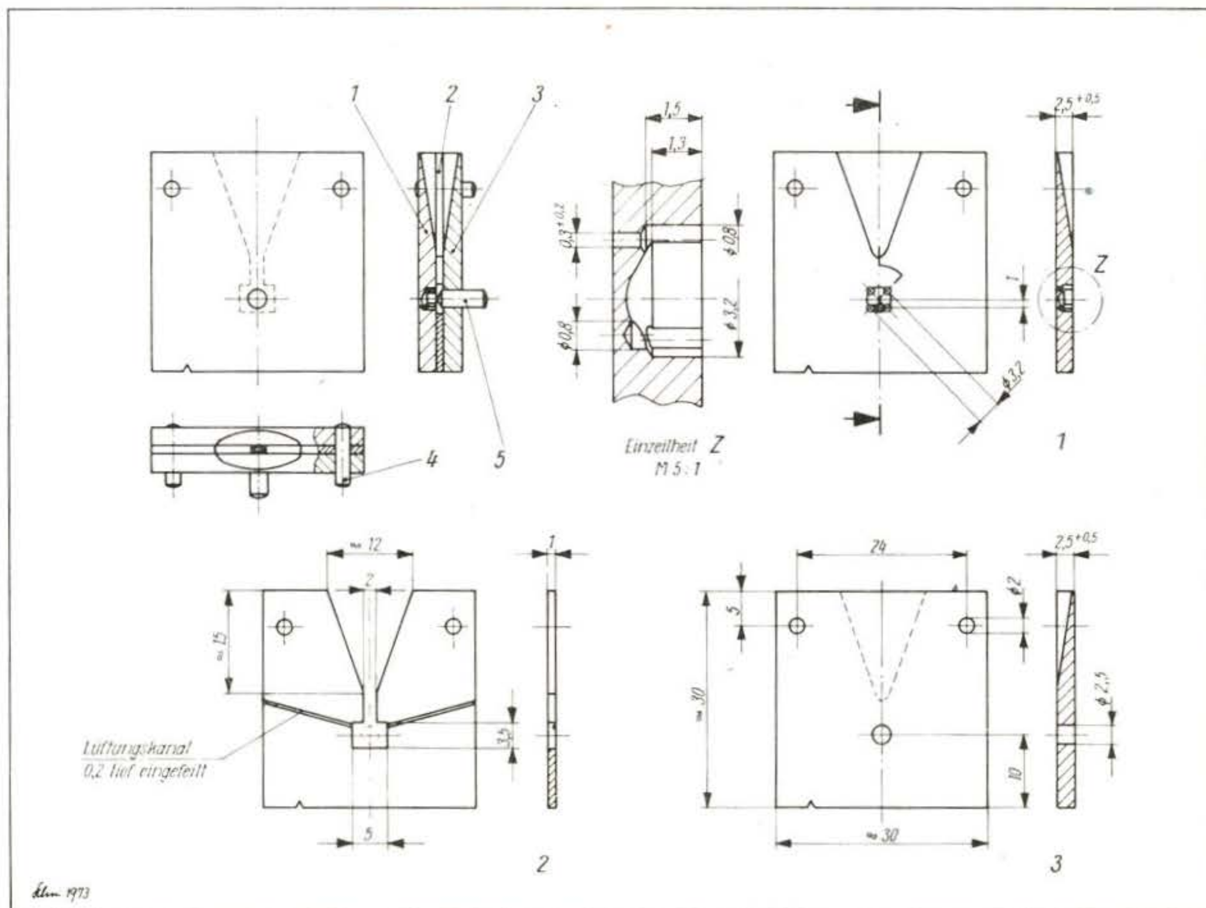
Für den Eisenbahnmodellbauer treten immer wieder Schwierigkeiten auf, wenn es heißt, relativ komplizierte Kleinbauteile herzustellen, welche in gleicher Form wiederholt und somit in größeren Stückzahlen benötigt werden. Zu diesen sogenannten Kleinbauteilen zählen beim Fahrzeugbau auch beispielsweise die Achslagergehäuse. Wenn auch zur Herstellung eines Wagenmodells nur vier, sechs oder acht solcher Achslagergehäuse benötigt werden, so summiert sich beim Bau einer ganzen Zugeinheit die Stückzahl dieser kleinen Gebilde rasch. Während ich anfangs die Achslagergehäuse an meinen Modellfahrzeugen durch Drehen, Sägen, Feilen, Bohren und Einlöten der Schraubbolzenimitationen herstellte, bin ich in letzter Zeit dazu übergegangen, diese Teile durch die Anwendung der Gießtechnik zu fertigen. Der Bau der dazu benötigten Gießform erforderte keinen größeren Zeitaufwand als die Herstellung von ungefähr vier Achslagergehäusen nach der vorher beschriebenen Fertigungsmethode. Das Gießen selbst geht, nach einigen Versuchen und bei einer sauber gebauten Gießform, relativ schnell vor sich und dürfte für den Modellbahnbauer obendrein noch als eine interessante Abwechslung in seinem Bastleralltag anzusehen sein.

Während die Nachbildung neuzeitlicher Rollenachslager der UIC-Bauart noch durch das Bearbeiten auf der Drehmaschine vertretbar erscheint, ist besonders für die Modellherstellung der Gleitachslager der Austauschbauart, welche bei Reisezug- und Güterwagen der DR am häufigsten vertreten sind, die Gießtechnik vorteilhafter. Aus diesem Grunde ist die folgend beschriebene Gießform für diesen Achslagertyp ausgelegt. Natürlich ist es nicht möglich, die Achslagergehäuse gänzlich in ihrer originalen Form nachzubilden. Das lassen die beschränkten Möglichkeiten, die uns für den Bau der Gießform zur Verfügung stehen, nicht zu. So werden die Gehäusedeckelschrauben, die Schmiertülle und die Führungslappen nur angedeutet, was aber auf Grund der Kleinarbeit der fertigen Gehäuse kaum noch ins Auge fällt (siehe Bild 1).

Lediglich eine Tisch- oder eine Handbohrmaschine mit Ständer ist neben den üblichen Werkzeugen für den anschließend beschriebenen Formenbau erforderlich.

Die Gießform besteht aus Grund-, Mittel- und Deckplatte, in welche die verschiedenen Formen nach Zeichnung eingearbeitet werden (siehe Bild 2). Der einfacheren Bearbeitung wegen sollten diese Formenplatten aus

Gießform für Achslagergehäuse
Zusammenstellung u. Einzelteile (Maßstab 1 : 1)



Messingblech gefertigt werden. Da eine gewisse Reihenfolge der Arbeitsgänge die Bearbeitung erleichtert und die Genauigkeit erhöht, sollen zur Herstellung der Form noch einige Hinweise folgen. Die drei Blechplatten, welche in ihren äußeren Abmessungen nur ungefähr den Zeichnungsmaßen zu entsprechen brauchen, müssen verständlicherweise plan sein und somit fugenfrei aneinander anliegen. Alle drei Platten werden zunächst mit Hilfe einer Schraubzwinge oder eines Feilklobens zu einem Paket zusammengespannt und mit den beiden Bohrungen (∅ 2 mm) versehen. Dabei ist darauf zu achten, daß diese Bohrungen zunächst eine leichte Minustoleranz erhalten. Während in die beiden Bohrungen der Grundplatte (Teil 1) die beiden Zylinderstifte (Teil 4) stramm eingedrückt werden, sind die Bohrungen der beiden anderen Platten entsprechend aufzubohren oder aufzureiben, damit man sie zügig auf die Stifte aufschieben kann. Nachdem die drei Platten in der richtigen Reihenfolge zusammengesteckt wurden, erhalten sie mit Hilfe einer Dreikantfeile eine Markierung, um ein seitenverkehrtes Aneinanderfügen künftig zu verhindern. Nun wird von der Deckplatte (Teil 3) aus an entsprechender Stelle die Bohrung (∅ 2,5 mm) angebracht, die durch die Deckplatte und durch die Mittelplatte führt. Auf der Grundplatte jedoch darf der Bohrer nur eine saubere Zentrierung von etwa ∅ 2 mm hinterlassen. Diese Bohrungen dienen als Ausgangsbohrung für die weitere Bearbeitung der einzelnen Teile. Symmetrisch zu der angebrachten Zentrierung werden nun in die Grundplatte die vier Bohrungen (∅ 0,8 mm) genau angerissen und gebohrt. Sie imitieren später am Gußteil die vier Gehäusedeckelschrauben. Als Lüftungskanal werden die vier Bohrungen danach so klein wie möglich durchgebohrt, wobei der Bohrerdurchmesser keinesfalls größer als ∅ 0,5 mm sein sollte. Um einen Bohrerbruch zu vermeiden, sollte der Bohrdruck dabei gering gehalten werden und ein häufiges Lüften des Bohrers erfolgen. Jetzt wird die Ausgangszentrierung ∅ 3,2 mm aufgebohrt und auf die entsprechende Tiefe gebracht. Da der Bohrer, dessen Schneide ggf. an der Spitze eine leicht gerundete Form aufweisen sollte, bei diesem Bohrvorgang in die vier vorhandenen kleinen Bohrungen eingreift, ist auch hier wieder mit größter Vorsicht zu arbeiten. Die Grundplatte sollte hierbei gut festgehalten oder noch besser festgespannt werden. Danach wird noch die exzentrisch liegende kleine Bohrung ∅ 0,8 mm angebracht, durch welche später am Gußteil die Schmiertülle angedeutet wird. Nun wird die Mittelplatte, deren Dicke allerdings der Zeichnung entsprechen muß, nach dieser ausgesägt. Beim Fertigen des rechteckigen Fensters, welches am Gußteil die Führungslappen darstellt, muß man wiederum genau symmetrisch von der Ausgangsbohrung ausgehen.

Das Einarbeiten der Lüftungskanäle geschieht mittels einer Dreikant- oder einer Messerfeile, welche man an einem Lineal entlangführt. Die Form des Eingießtrichters der Mittelplatte wird jetzt mit Hilfe einer Reißnadel auf die Deck- und Grundplatte übertragen. Mit einer Rund- oder Halbrundfeile wird nun der Eingießtrichter in die Deck- und Grundplatte eingefeilt, wobei darauf zu achten ist, daß die angerissenen Markierungslinien nicht überschritten werden, weil dieses zu Schwierigkeiten bei der späteren Entnahme des Gußteiles führen kann. In die Ausgangsbohrung der Deckplatte wird nun der mit einer Spitze von 120° versehene Stift (Teil 5) stramm eingedrückt. Er schließt nicht nur die Bohrung in der Deckplatte ab, sondern gibt dem Gußteil an der Rückseite die erforderliche Vertiefung, welche zur Aufnahme der eingedrückten Sicke des Achshalters benötigt wird.

Zum Gießvorgang werden die drei Formplatten mit Hilfe einer Kerzenflamme eingerußt. Das geschieht an den formgebenden Stellen und an den innenliegenden Berührungsflächen. Durch die Rußschicht werden nicht nur feinere Riefen und Formfugen verschlossen, sondern auch die Entnahme des Gußteiles erleichtert. Nun werden die Formplatten zusammengefügt und mit Hilfe einer Schraubzwinge o. ä. zusammengedrückt. Dann erfolgt noch ein Erhitzen der gesamten Form auf etwas über 100° C, was sich durch den üblichen Zischtest mit angefeuchtetem Finger leicht ermitteln läßt. In die Trichteröffnung wird nun mittels eines Gießlöffels das geschmolzene Zinn gegossen. Als Gießwerkstoff ist erfahrungsgemäß Lötzinn mit der Bezeichnung LSn 60 gut geeignet. Das Eingießen sollte nicht zu zaghaft erfolgen, und man sollte lieber ein Überlaufen der Gießform in Kauf nehmen, um eine Gießunterbrechung zu vermeiden. Danach kann die Gießform wieder geöffnet werden, um das Gußteil zu entnehmen. Der an diesem befindliche Eingußstutzen (siehe Bild 3) wird abgesägt und kommt wieder zurück in den Gießlöffel.

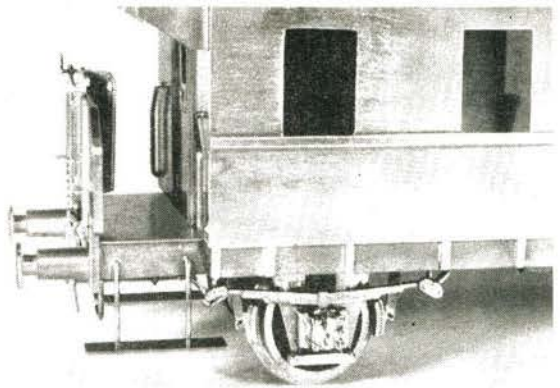


Bild 1 Achslager mit gegossenem Achslagergehäuse.

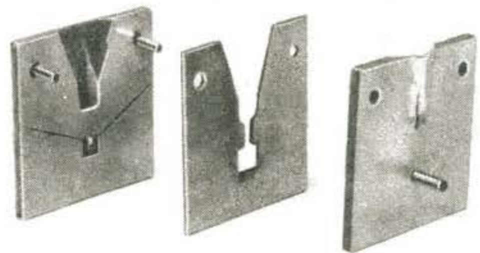


Bild 2 Die Gießform besteht aus drei Blechplatten, in welche die entsprechenden Formen eingearbeitet werden



Bild 3 Der am Gußteil befindliche Eingießstutzen wird nach dem Gießvorgang entfernt.

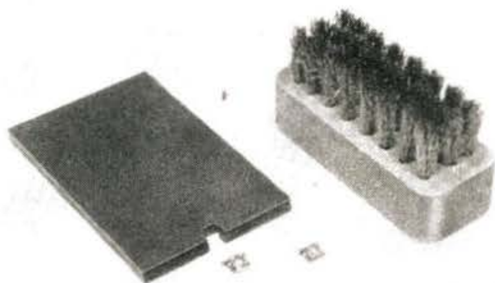


Bild 4 Ein evtl. erforderliches Verputzen und Entgraten erfolgt mit Hilfe einer schlichten Halteschablone und einer Messingdrahtbürste

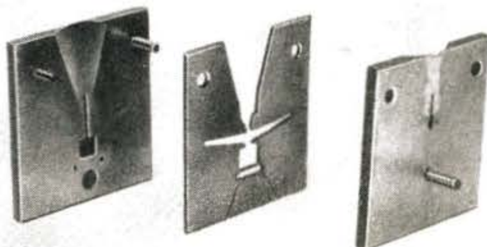


Bild 5 Erweiterte Ausführung der Gießform zum zusätzlichen Gießen des Achslagersteges und der Tragfeder.



Bild 6 Achslagergehäuse mit angegossenem Achslagersteg und angegossener Tragfeder. Fotos: Verfasser

Das in die Lüftungslöcher an den vier imitierten Gehäusedeckelschrauben gelaufene Zinn wird abgeschnitten. Nun wird das soweit fertige Achslagergehäuse mittels einer einfachen Halteschablone und einer Messingdrahtbürste (siehe Bild 4) verputzt.
Das Befestigen der Achslagergehäuse am Achshalter erfolgt mit Hilfe der Klebetechnik, über welche in dieser Zeitschrift (Heft 7/72, Seite 206) ausführlich berichtet wurde.
Natürlich besteht auch die Möglichkeit, die Gießform entsprechend zu erweitern und mit dem Achslagergehäuse auch gleich den Achslagersteg und die Tragfeder mitzugießen (siehe Bild 5). Ersteres ist durchaus noch vertretbar und wird von mir auch angewendet (siehe Bild 1). Die Nachbildung der Tragfeder hingegen wirkt etwas plump und unnatürlich (siehe Bild 6) und ist somit nicht ratsam. Hinzu kommt noch, daß dann für das Gießen zwei verschiedene Gießformen erforderlich werden, da die Ausführungen der Tragfedern bei Reisezug- und Güterwagen ja unterschiedlich sind.
Mögen diese Ausführungen über das Gießen von Achslagergehäusen dem einen oder anderem eine wertvolle Hilfe sein, welche künftig bei der Herstellung dieser kleinen Bauteile die Arbeit wesentlich erleichtert.

Stückliste

Teil	Stück	Benennung	Werkstoff	Fertigmaße
1	1	Grundplatte	Ms	2,5 × 30 × 30
2	1	Mittelplatte	Ms	1 × 30 × 30
3	1	Deckplatte	Ms	2,5 × 30 × 30
4	2	Zylinderstift	TGL 0—7	2 × 8
5	1	Zylinderstift	TGL 0—7	2,5 × 6

Aufruf zum XXI. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb

Der XXI. Internationale Modellbahn-Wettbewerb findet in diesem Jahre, in dem die DDR ihren 25. Geburtstag feiert, als Rahmenveranstaltung für den 3. Verbandstag des DMV statt. Austragungsort wird Dresden sein.
Die Veranstalter rufen hiermit Modelleisenbahner aus allen europäischen Ländern zur Teilnahme auf.

1. Teilnahmeberechtigung Es sind Modelleisenbahner als Einzelpersonen sowie auch Klubs, Zirkel oder AG als Kollektive teilnahmeberechtigt. Die Juroren sind von der Teilnahme ausgeschlossen.

2. Wettbewerbsgruppen Die Bewertung erfolgt in den bekannten 5 Wettbewerbsgruppen:
A. Triebfahrzeuge
A—1 Eigenbau (Es dürfen nur Motoren, Radsätze, Stromabnehmer, Zahnräder, Puffer und Kupplungen handelsüblicher Art verwendet werden)
A—2 Umbau (Verwendung handelsüblicher Teile; Bedingung: Es muß ein anderer Loktyp entstehen)
A—3 Frisur (Verbesserung eines Industrie-Modells unter Beibehaltung des Loktyps)
B. Sonstige schienengebundene Fahrzeuge
B—1 bis B—3 analog der Gruppe A unterteilt
C. Eisenbahn-Hochbauten und eisenbahntypische Kunstbauten und bauliche Anlagen
D. Funktionsfähige eisenbahntechnische Betriebsmodelle
E. Vitrinenmodelle
Den Modellen der Gruppen A und B sind Unterlagen mit den Grundmaßen (Länge üb. Puffer, Hohe üb. SO, Breite und Raddurchmesser) mitzugeben.

3. Bewertung Alle Modelle werden im Rahmen der 5 Gruppen nach den genormten Nenngrößen bewertet, wobei die Teilnehmer in den Altersklassen bis zu 16 Jahren und darüber unterschieden werden. Die Bewertung übernimmt eine internationale Jury, deren Entscheidungen unanfechtbar sind, der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen.

4. Einsendung der Modelle Die Teilnehmer aus allen Ländern, auch aus der DDR, haben ihre Modelle bis zum 31. 7. 1974 an folgende Anschrift zu senden: Bezirksvorstand Dresden des DMV, 801 Dresden, Antonstr. 21. Die Modelle müssen gut verpackt sein und mit folgenden Angaben versehen werden: Name, Vorname, Anschrift, Alter, Beruf. Die Größe eines Postpakets sollte eingehalten werden. Das Porto für den Hintransport trägt der Absender, für den Rücktransport der Veranstalter. Alle Modelle sind von der Übernahme an bis zur Rückgabe gegen Beschädigung und Verlust versichert.
Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

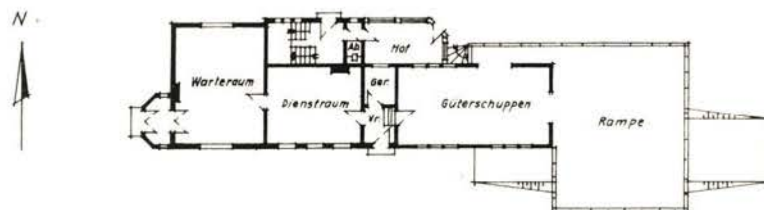
Ing. GÜNTER FROMM, Erfurt, (DMV)

Bauanleitung für das Empfangsgebäude Bf Lederburg

Als zu Beginn dieses Jahrhunderts der Bau von Nebenbahnen im Bereich der damaligen KPEV den Höhepunkt erreicht hatte, entstanden auf den Bahnhöfen Empfangsgebäude, die in ihrer Größe und in ihrem Aussehen einander sehr ähnlich waren. Das ist erklärlich, hatten doch die zuletzt entstandenen Nebenbahnen meist geringe Bedeutung und dienten — oft als Stichbahnen — nur der Erschließung wenig umfangreicher Gebiete mit geringem Verkehrsaufkommen. Außerdem waren in den Bauabteilungen meist die gleichen Baumeister tätig, so daß gewisse Ähnlichkeiten, auch vom damaligen Zeitgeschmack herrührend, nicht ganz vermeidbar waren. Auch die gewählte landschaftsgebundene Bauweise führte in manchen Details zu Übereinstimmungen, z. B. Bruchsteinmauerwerk für Sockel, schmückendes Fachwerk, das oft imitiert war, d. h. die Funktion einer tragenden Wand übernahm dahinter angeordnetes Ziegelmauerwerk, und nicht zuletzt Schieferverkleidungen, besonders in den Höhenlagen des Thüringer Waldes.
Diesen Kriterien entsprach auch das Empfangsgebäude des Bfs Lederburg, welches 1908 an der Nebenbahnstrecke N.—M. in einer waldreichen Gegend und in einer Höhenlage von rd. 360,00 m ü. NN errichtet wurde. Das Gebäude wurde zweigeschossig in Massivbauweise errichtet. Das Obergeschoß ist nur im Mitteltrakt voll sichtbar, auf der Südseite mit vorgesetztem Fachwerk geschmückt, auf der Nordseite mit Wandschiefer verkleidet. Im Bereich des westlichen Seitenflügels sind die Räume im hohen Mansarddach angeordnet. Die Dachflächen sind mit Biberschwänzen als Doppeldach eingedeckt. Vor dem Eingang zum Warteraum ist ein massiver Windfang vorgesetzt. Der anschließende Güterschuppen, in Fachwerkkonstruktion ausgeführt, ruht auf der aus Bruchsteinen errichteten Rampe. Das flache Satteldach ist als Pappdach ausgebildet. Aus Bruchsteinmauerwerk besteht auch der Sockel des Hauptgebäudes. An der Nordseite ist noch ein kleiner Wirtschaftshof durch eine Mauer mit eingesetzten Lattenzaunfeldern von der Zufahrtstraße abgetrennt, wo eine hohe Birke etwas belebendes Grün bringt.
Der bescheidene Grundriß enthält nur wenige Räume. Im Erdgeschoß befinden sich Warte-, Dienst- und Geräteraum, die wie der anschließende Güterschuppen von einem Vorraum zugängig sind. Die restliche Fläche nehmen das Treppenhaus und ein Abort ein, der sowohl vom Personal als auch von den Mietern des Obergeschosses genutzt wird.
Im Obergeschoß ist eine Dienstwohnung für den Dienstvorsteher eingerichtet, die aus zwei Stuben, einer geräumigen Küche, einer Speisekammer, einer Schlafkammer und einem Balkon besteht.
Nun noch einige Angaben zur Farbgestaltung: Sokkelmauerwerk hell- bis mittelgrau, Putzflächen hellgrau, Fachwerkhölzer, Dachkästen, Dachuntersichten und Stirnbretter braun, Türen und Tore, Fallrohre und Dachrinnen grau-grün, Ziegeldachflächen rotbraun und Pappdachflächen schwarz.
Abschließend noch einige Hinweise zur Modellherstellung. Es empfiehlt sich die bewährte Gemischtbauweise. Die Wände werden aus 1,5 mm dickem Sperrholz oder fester Pappe gefertigt. Fachwerkflächen zeichnen wir auf festen Zeichenkarton auf, schneiden die Felder aus und kleben das Ganze dann auf die entsprechenden Wandflächen. Hinter die ausgeschnittenen Fensteröffnungen leimen wir zunächst die aus festem Zeichenkarton ausgeschnittenen Fensterrahmen und danach Cellon als Verglasung. Da sich die dünnen Sprossen kaum ausschneiden lassen, empfielt es sich, diese nur durch dünne Striche anzudeuten, die mit weißer Plakatfarbe auf die Rückseite der Cellonscheibe aufgemalt werden. Auch die Güterschuppenfenster können ähnlich gefertigt werden. Mit einem nicht ganz spitzen Stichel werden die Sprossen von hinten in die Cellonscheiben vorgekratzt und mit weißer Farbe ausgelegt. Für die Schieferflächen sollte vorzugsweise ebenfalls vorgeritzter Zeichenkarton Verwendung finden, der blauschwarz zu bemalen ist. Das Hervorheben einzelner Schiefertafeln durch hellere und dunklere Farbtöne unterstreicht nur eine vorbildgetreue Wirkung ebenso wie das Überziehen mit farblosem Latex oder verdünntem Nitrolack, wodurch matter Seidenglanz entsteht. Für die Ziegeldachflächen können zwar vorgefertigte Plastetafeln Verwendung finden, die Wirkung ist aber viel besser, wenn sie mit einzelnen aus Furnierstreifen geschnittenen Ziegeln beklebt werden, die dann noch farblich nachbehandelt werden können. Für die Nenngröße N genügt es auch, die einzelnen Ziegelreihen durch übereinander geklebte farbige Kartonstreifen anzudeuten. Für die Farbgebung entsprechend dem Vorbild sollte man Tempera- oder Gouchefarben verwenden.
Indem wir weitere Einzelheiten, wie Blumenkästen, Hinweis- und Bahnhofsschilder, Plakate, Briefkasten, Uhr usw. anbringen, kann die vorbildgerechte Wirkung noch erhöht werden.
Die Maße für ein HO-Modell sind von den Ansichtszeichnungen abzugreifen und zu verdoppeln. Bei den Grundrissen ist der veränderte Maßstab zu beachten! Bei einem TT-Modell sind die abgegriffenen Maße mit 1,45 zu multiplizieren. Für ein N-Modell können die Maße direkt den Ansichtszeichnungen entnommen werden, da die Maßstababweichungen unbedeutend sind. Bei den kleineren Nenngrößen ist auch auf eine Verringerung der Materialdicken zu achten.
Und nun wünsche ich viel Freude und Erfolg beim Nachbau des schönen Modells, das seinen Platz auf jedem kleineren Bahnhof finden kann und bei sauberer Ausführung gewiß zum Schmückstück jeder Modellbahnanlage wird.



Ansicht von Süden



Grundriß Erdgeschoß

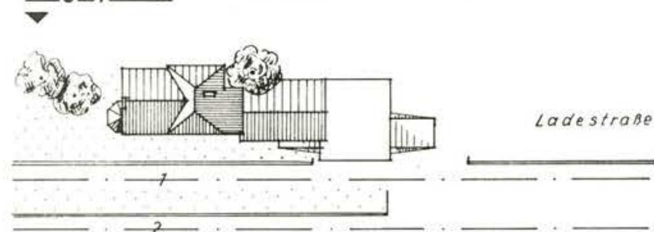
M 1:5

1973	Datum	Name		Günter Fromm 50 Erfurt Hans-Grundig-Str.	Nenngr. HO
gezeichn.	20.10.	Frank			
geprüft	22.10				
Maßstab 1:2 1:5	Empfangsgebäude Bf Lederburg Ansicht von Süden, Erdgeschoß				Zeichgs.-Nr. 4 1073 - 1

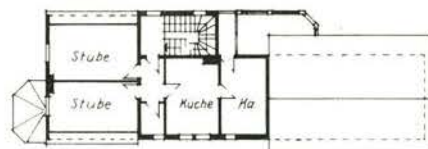


Ansicht von Norden

Lageplan M 1:10

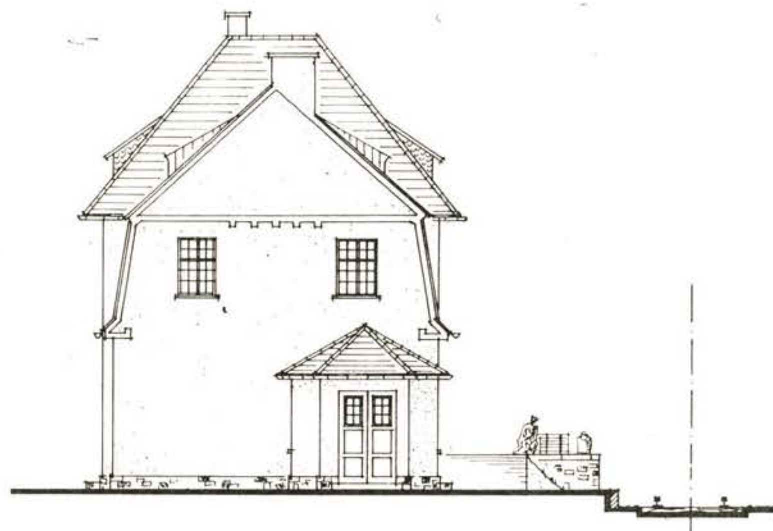




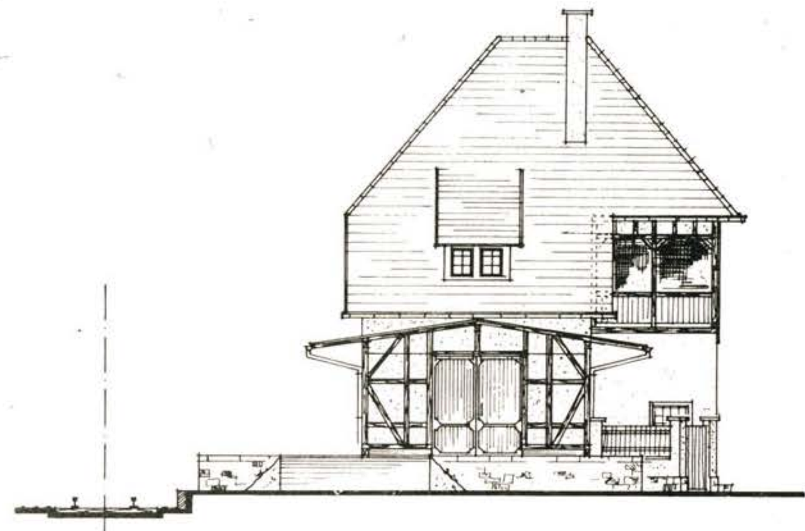


Grundriß Obergeschoß M 1:5

1973	Datum	Name		Günter Fromm 50 Erfurt Hans-Grundig-Str. 10	Nenngr. H0
gezeichn	23. 10.	Frank			
geprüft	24. 10.	[illegible]			
Maßstab 1:2 1:5, 1:10	Empfangsgebäude Bf Lederburg Ansicht von Norden, Obergeschoß			Zeichgs.-Nr. 4 1073 -2	



Ansicht von Westen



Ansicht von Osten

1973	Datum	Name		Günter Fromm 50 Erfurt Hans-Grundig-Str. 10	Nenngr. HO
gezeichn.	26.10.	Frank			
geprüft	28.10.	[illegible]			
Maßstab 1:2	Empfangsgebäude Bf Lederburg Ansichten von Westen und Osten				Zeichgs.-Nr. 4 1073 - 3

DER KONTAKT · DER KONTAKT · DER KONTAKT

Herr Wolfgang Colditz aus Thalheim schreibt uns:

„Seit einigen Jahren bin ich Leser Ihrer Zeitschrift. Seit vier Jahren betreibe ich eine Anlage in der Nenngröße N. Immer wieder freue ich mich über die erstaunliche Modelltreue der Triebfahrzeuge und Wagen sowie des übrigen Zubehörs, obwohl gerade beim letzteren noch einiges getan werden könnte.
Aber auch bei den Fahrzeugen. Warum ist zum Beispiel die BR 118 von PIKO in den Farben Rot/Grau bzw. Blau/Silber erhältlich und nicht in den Originalfarben Rot/Elfenbein? In den anderen beiden Nenngrößen geht das doch auch.
Mit Hilfe des neuen Plastlichtleiters (siehe Heft 10/73, Seite 288) müßte es doch leicht möglich sein, nun auch alle Lokomotivmodelle dieser kleinen Nenngröße mit fahrtrichtungsabhängiger Beleuchtung und automatischem Lichtwechsel auszurüsten. Ich habe ferner die Erfahrung gemacht, daß beim LVT der entscheidende Nachteil besteht, daß der Beiwagen zu leicht ist und daher gern aus den Gleisen springt, besonders dann, wenn er geschoben wird. Auch dieser Beiwagen könnte doch mit entsprechender Beleuchtung ausgestattet werden. Über eine Antwort des VEB PIKO würde ich mich sehr freuen ..."

Das Modell der BR 118 in N ist bekanntlich das erste dieses Sortiments gewesen. Warum man es überhaupt seinerzeit in dieser eigenartigen Farbgebung herausgebracht hat, ist uns auch unverständlich. In der Zwischenzeit hätte es auch nach unserer Ansicht keines großen Aufwands bedurft, um das zu ändern.
Wir haben schon einmal einen Leserbrief mit der Klage veröffentlicht, daß der Beiwagen des LVT leicht aus den Gleisen herausspringe. Dazu können wir allerdings nur unsere eigene Erfahrung entgegensetzen, auf unserer Anlage sind zwei im Handel erworbene serienmäßige LVT mit Beiwagen im Betrieb, und wir konnten diesen Mangel noch nie feststellen. Man muß allerdings in Nenngröße N auf eine ganz besonders gute Gleislage achten. Damit wollen wir aber keineswegs einer Antwort des VEB PIKO vorgreifen.

x x x

Herr Udo Marlow aus Dresden richtete an uns folgende Zeilen:

„Seit 1970 lese ich regelmäßig Ihre Fachzeitschrift. Mit ihrem Inhalt bin ich sehr zufrieden, bis auf einen Punkt. Als leidenschaftlicher Straßenbahnanhänger vertrete ich die Meinung, daß noch zuwenig über Straßenbahnen veröffentlicht wird, zumal eine Straßenbahn ja auch eine Art Eisenbahn ist. Ich schlage deshalb vor, daß die Rückseite des Heftes zum Abdruck von ganzseitigen Straßenbahnfotos verwendet wird. Ich stelle mir das in einer Art von Straßenbahn-Archiv vor. Es würde mich freuen, wenn Sie meinen Vorschlag annehmen würden. Material stelle ich gern aus meiner Sammlung zur Verfügung."

Der Gedanke, auf der Rücktitelseite ständig ein ganzseitiges Foto einer Straßenbahn für Archivzwecke zu veröffentlichen, findet nicht unseren Beifall. Die beiden Titelseiten jedes Heftes kann man doch schlecht in dieser Weise bebildern, zumal sie auch ganz bestimmte Aufgaben haben. Wir sind stets bemüht, jeweils ein Bild vom Vorbild und eins vom Modell pro Heft hierfür auszuwählen. Das Fachgebiet „Straßenbahn" kann bei der breiten Palette der Themen, die unsere Fachzeitschrift zu behandeln hat, immer nur ein Randgebiet bleiben.

x x x

Herr Jürgen Klemann aus Halle/S. fragt bei uns an:

„Ich würde gerne einmal einen Beitrag für Ihre Fachzeitschrift verfassen. Welche Bedingungen gibt es hierfür, die zu beachten wären?

Anfragen ähnlicher Art erreichen uns immer wieder. Grundsätzlich kann jeder Leser für unsere Fachzeitschrift mit Wort und Bild etwas beisteuern. Sämtliche unverlangt eingehenden Manuskripte und sonstigen Unterlagen werden von uns auf Eignung geprüft, wobei Ungeeignetes sofort zurückgesandt wird. Veröffentlichungstermine können wir nicht benennen. Bitte beachten Sie folgendes:

- *Briefe oder sonstige Mitteilungen nicht im Rahmen des Manuskriptes schreiben, sondern dafür besonderen Bogen beilegen;*
- *Sämtliche Unterlagen, wie Manuskripte, Briefe, Fotos, Zeichnungen usw. sind* **stets einzeln** *mit Namen und voller Anschrift zu kennzeichnen, auch wenn zu einer Sendung mehrere Unterlagen gehören;*
- *Manuskripte bitte möglichst mit Schreibmaschine (52 Anschläge pro Zeile, dreizeiliger Zeilenabstand) anfertigen;*
- *falls der Beitrag bereits anderen Publikationsorganen angeboten wurde bzw. schon veröffentlicht worden ist, so ist unsere Redaktion darauf bei Einsendung aufmerksam zu machen;*
- *DMV-Mitglieder werden gebeten, uns auf ihre Verbandszugehörigkeit durch Angabe der Mitgliedsnummer hinzuweisen.*

x x x

Herr E. Drews aus Rostock beklagt sich über folgendes:

„Mit Ihrer Fachzeitschrift, die ich seit Jahren lese, bin ich immer sehr zufrieden, zumal ich schon viele Anregungen aus ihr entnahm. Es gefällt mir aber gar nicht, daß die Redaktion für langweilige Reklame so viel Platz verschwendet. Kaum einer liest sie noch, weil es immer wieder die gleichen Firmen-Anzeigen sind. Laßt sie daher fort und bringt lieber auf diesen Seiten weitere interessante Fachbeiträge!"

Ähnlich schrieben uns auch einige andere. Es ist grundsätzlich so, daß die Redaktion vertraglich verpflichtet ist, monatlich der DEWAG-Werbung einen bestimmten Platz zu überlassen. Es ist auch überall üblich, in Zeitschriften Werbung aufzunehmen, die nicht nur werbewirksam ist, sondern auch einen ökonomischen Faktor darstellt. Wir gehen mit Ihnen konform, daß manche Hersteller es sich äußerst einfach machen und immer wieder dieselbe Anzeige aufgeben, wodurch diese Eintönigkeit verursacht wird.

Die Redaktion

Magdeburg sorgt für den „Nachwuchs"

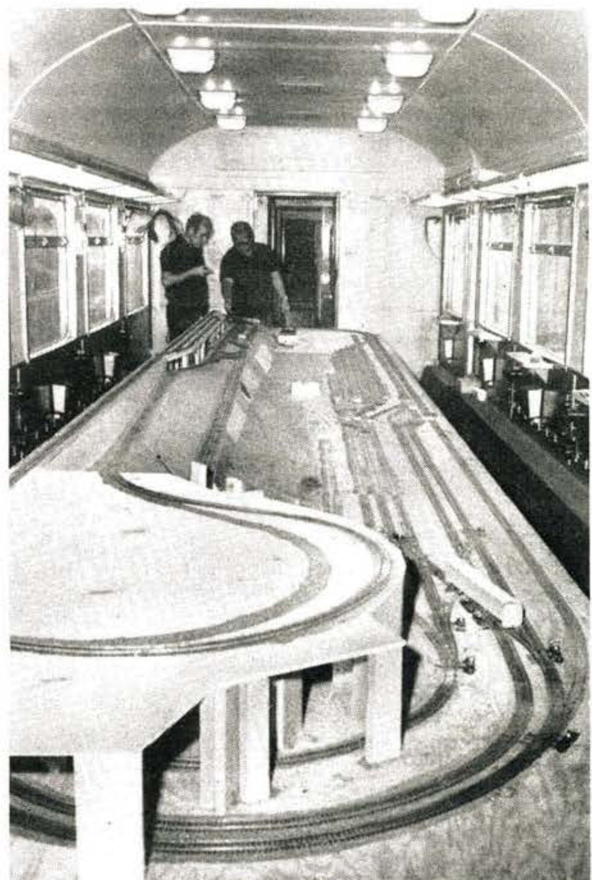
Auf einem abgelegenen Gleis des Magdeburger Hauptbahnhofes standen im Sommer vergangenen Jahres fünf Eisenbahnwagen, mit denen es eine besondere Bewandtnis hatte.
Der Bezirksvorstand Magdeburg des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, die Politabteilung und die Abteilung Kader und Ausbildung der Reichsbahndirektion Magdeburg bildeten eine Kooperationsgemeinschaft. Diese verwirklichte eine Idee des Sekretärs des BV, Freund Erwin Rabe, und gestaltete einen Ausstellungszug zur gleichzeitigen Werbung für den DMV und für die Deutsche Reichsbahn.
Viel Freizeit opferten die Modellbahnfreunde der AG 7/21 in Magdeburg. Jeden Dienstag- und Donnerstagabend und dazu noch viele Samstage arbeiteten sie an „ihrem Zug".
In einem der dreiachsigen Reko-Wagen steht eine 8 m lange und 1,40 m breite, programmgesteuerte Modellbahnanlage in der Nenngröße HO, eine Nachbildung der Gleisanlagen des Streckenabschnittes Blankenburg (Harz)—Michaelstein mit Spitzkehre. In einem anderen Wagen werden Selbstbaumodelle der Mitglieder der Arbeitsgemeinschaften des Bezirkes Magdeburg in entsprechenden Vitrinen, hergestellt von der AG 7/1, Wernigerode, untergebracht.
Während der Wagen für die Berufsorientierung zuerst fertiggestellt war, herrschte in den übrigen noch ein reges Leben und Treiben.
Die Seele des ganzen war „Opa" Dumdey von der AG 7/3 (Brandenburg). Als Rentner betreute er einmal den Zug bei Tag und Nacht, und als Tischlermeister wirkte er handwerklich für diese gute Sache.
Während er sich besonders mit dem Ausbau der Schlafräume für das künftige Ausstellungspersonal beschäftigte, befaßte sich Freund Willi Hoppe mit dem Aufbau der Großanlage.
Dazu gesellte sich Heinz Sperling, der die elektrische Ausrüstung der Wagen übernommen hatte, und Reinhardt Kirste, der sich der Elektronik der Anlage widmete.
Alle ehrenamtlichen Mitarbeiter hatten sich verpflichtet, den Ausstellungszug bis Mitte September fertigzustellen.
Er fährt durch den Bezirk, um Bevölkerung und Eisenbahnern ein Bild von der Arbeit des DMV und der DR zu geben.

Ingeborg Stephan, Magdeburg

Bild 1 Modellbahnfreund Dumdey von der AG 7/3 bei der Tischlerarbeit im Wohnwagen des Zuges



Bild 2 Die Großanlage im Ausstellungszug im Bau
Fotos: Ingeborg Stephan, Magdeburg



BERND KOLLER, Netzschkau/Vogtl., (DMV)

Zum letzten Mal zwischen Wilkau-Haßlau und Kirchberg mit der Schmalspurbahn unterwegs

Mit Beginn des Sommerfahrplanes 1973 wurde ein weiteres Teilstück der ehemals von Wilkau-Haßlau nach Carlsfeld führenden Schmalspurbahn stillgelegt. Am 2. Juni verkehrten zum letzten Mal die Personenzüge zwischen Wilkau-Haßlau und Kirchberg.

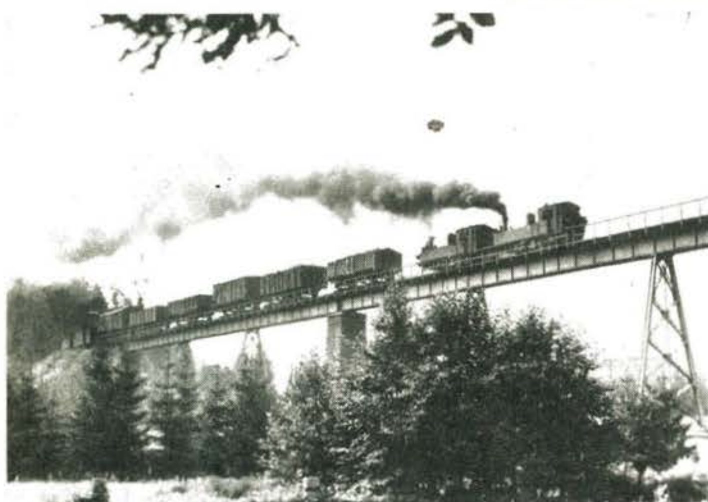
Der Streckenabschnitt Wilkau-Haßlau—Kirchberg wurde als erste Schmalspurbahn in Sachsen am 17. Oktober 1881 eröffnet. Späterer Endpunkt der 41,9 km langen Strecke war Carlsfeld an der Grenze zur ČSSR. Am 22. Juni 1897 erfolgte die Eröffnung des letzten Teilabschnittes zwischen Wilzschhaus, dem heutigen Bahnhof Schönheide-Süd, und Carlsfeld.



Bild 1 Signal „Hf 1" für den letzten Schmalspurzug

Bild 2 Eine Aufnahme vom 22. 7. 1972, als es auf dieser Strecke noch dampfte. Unser Bild zeigt einen Güterzug in Doppeltraktion auf der Brücke Ausfahrt Schönheide-Süd.

Fotos: Heinz Finzel, Mittelbach (1)
Rolf Kluge, Lommatzsch (1)



Die Einstellung des Betriebes auf den Streckenabschnitten Schönheide-Süd—Carlsfeld und Kirchberg—Saupersdorf oberer Bahnhof wurde am 15. Juli 1967 vorgenommen. Auf dem Streckenteil Saupersdorf oberer Bahnhof—Rothenkirchen erfolgte die Stillegung mit Wirkung vom 1. Januar 1971.

Der letzte Betriebstag zwischen Wilkau-Haßlau und Kirchberg gestaltete sich zu einem wahren Volksfest. Viele Menschen gaben der guten alten Bimmelbahn das letzte Geleit.

Der Zug bestand aus fünf Personenwagen, einem Packwagen und der Lok 99 1561-2. Neugierig, wie Fotografen nun einmal sind, entdeckten sie auf dem Bahnhof Wilkau-Haßlau noch die kalten Lokomotiven 99 1516-6 und 99 1601-6. Pünktlich um 14.54 Uhr setzte sich der P 2122 gut besetzt in Bewegung. Für die Mitglieder des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR waren zwei Wagen reserviert. Während der Fahrt kam eine gute Stimmung auf, zumal auch das Wetter keine Wünsche offen ließ. Leider fehlte am Anfang der Fahrt das zu einer richtigen Bimmelbahn gehörende „Bimmeln", weil die Läuteglocke zunächst den Dienst versagte. Aber zum richtigen Zeitpunkt konnte dann doch noch geläutet werden. Viele motorisierte Eisenbahnfreunde begleiteten den Zug auf der zum größten Teil parallel zur Strecke verlaufenden Straße.

Eine begeisterte Menschenmenge erwartete den Zug in Kirchberg. Hier wurde das Triebfahrzeug zügig umgesetzt, um 10 Minuten später die Fahrt in entgegengesetzter Richtung antreten zu können.

Planmäßig und vollbesetzt verließ der Personenzug den Bahnhof Kirchberg nach Wilkau-Haßlau.

Bei Einfahrt des Zuges in den Bahnhof Wilkau-Haßlau kam es zu einem weiteren Höhepunkt.

Hunderte Schaulustige erwarteten den Zug nicht nur auf dem Bahnsteig, sondern auch auf der über dem Bahnhof liegenden Straßenbrücke. Am Wasserkran löschte die 99er ihren Durst und mit einem Kohlenkran wurde Kohle übernommen. Der im Fahrplan ausgedruckte Zug (16.03 Uhr ab Wilkau-Haßlau) sollte nun der allerletzte sein.

Auch diesen Zug begleiteten viele Freunde mit Kraftfahrzeugen, um zu fotografieren. Dabei brach der Straßenverkehr zwischen Wilkau-Haßlau und Kirchberg zeitweilig völlig zusammen.

In Kirchberg wurde zur Freude aller bekannt, daß noch ein weiteres Zugpaar zwischen Kirchberg und Wilkau-Haßlau verkehre.

Nach 91 Jahren und acht Monaten ist damit der Betrieb zwischen Wilkau-Haßlau und Kirchberg eingestellt worden. Als Erinnerung an diesen Schmalspurbetrieb wurden, entsprechend dem Vorbild in Oberrittersgrün, eine IV-k Lokomotive und zwei Personenwagen auf dem Bahnhofsgelände in Kirchberg aufgestellt.

Gegenwärtig besteht nur noch auf dem 12,8 km langen Streckenabschnitt Schönheide-Süd—Rothenkirchen Reise- und Güterverkehr.

Jeder Schmalspurfreund sollte diese Strecke noch einmal besuchen und gleichzeitig die kleine Museumsanlage in Kirchberg besichtigen (siehe auch Titelbild Heft 11/1973!)

STRECKEN-BEGEHUNG

Kleine Blechträgerbrücke

Wir gelangen heute an einen Bach, über den eine Blechträgerbrücke den Schienenweg führt (Bilder 1 und 2).

Solche Brücken finden wir besonders im Mittelgebirgsraum, wo eine Vielzahl kleiner und mittlerer Wasserläufe Stützweiten zwischen 6,0 und 20,0 m bedingen. Da die Hindernisse — in unserem Fall ein Bach — nur selten rechtwinklig zur Gleisachse verlaufen, bedingt der unterschiedliche Kreuzungswinkel oft den Einbau schiefer Brücken. Nach der Anzahl der Brückenöffnungen unterscheidet man einfeldrige und mehrfeldrige Brücken.

In unserem Beispiel handelt es sich um eine einfeldrige, rechtsschiefe Blechträgerbrücke mit offener, zwischen den Hauptträgern liegender Fahrbahn. Diese Form, die auch unter der Bezeichnung „Trogbrücke" bekannt wurde, war in den ersten 20 Jahren unseres Jahrhunderts besonders bei der Sächsischen Staatsbahn beliebt.

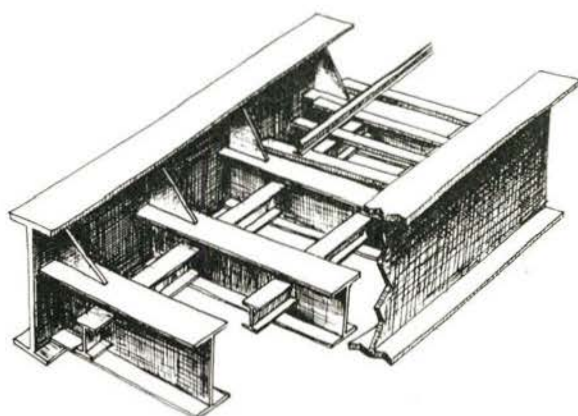
Der I-förmige Hauptträger besteht aus zusammengesetzten Profilen (Flach- und Winkelprofile). Er hat bei einer Stützweite von 13,50 m eine Höhe von 0,90 m. Da I-Profile dieser Höhe damals noch nicht gewalzt wurden, mußten einfache Profile zusammengenietet werden. Zur Verstärkung wurden auf den Obergurten 7,50 m lange Blechlamellen aus 8 mm dickem Flachstahl aufgenietet. Der Abstand der Querträger beträgt 1,50 m. Die Querträger selbst bestehen wieder aus zusammengesetzten I-Trägern mit 0,50 m Höhe und sind zur Erhöhung der Steifigkeit mit Hilfe dreieckiger Bleche an den Hauptträgern angenietet. Alle rechtwinkligen Anschlüsse erfolgen immer mit Hilfe von Winkelprofilen, da ein Abkanten der Bleche noch nicht üblich war. An den Anschlußflächen der Querträger und Steifbleche sind die Hauptträger außen mit Beulsteifen aus 2 Winkelprofilen versehen, wie auf Bild 2 deutlich zu sehen ist. Die Fahrbahn liegt auf Fahrbahnträgern, die aus I-Trägern von 20 cm Höhe bestehen. Zum Begehen der Brücke wurden rechts und links vom Gleis einige 8er Kanthölzer aufgenagelt. Dieser „Belag" widerspricht der Anbringung von Zementdielen, die zum Schutz vor Aschefall zwischen den Schienen angebracht wurden. Da man der Begehbarkeit wohl doch nicht traute, wurde an einer Seite ein Fußgängersteg angebracht. Der Belag aus 5 cm dicken Brettern ist auf zwei Längsbalken (20 x 20 cm) aufgenagelt. Getragen wird der Steg von Konsolen aus Winkelprofilen. Auch die Geländerstützen, der Handlauf und die Knieleiste bestehen aus diesem Material. Die Widerlager sind aus Bruchsteinmauerwerk gemauert. Die festen und beweglichen Lager ruhen auf Auflagersteinen aus Granit. Das feste Lager ist als Bock-, das bewegliche als Rollenlager ausgeführt. Zum Schutz vor Abspülung wurde das Erdreich vor den Widerlagern bis zum Bach mit einer Packlage aus Pflastersteinen versehen.

Modellgestaltung: Die Träger als Hauptelement werden





2



3a

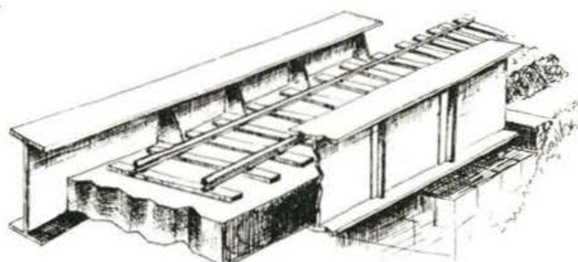


Bild 1 Kleine Blechträgerbrücke

Bild 2 Dieselbe Brücke schräg von der Seite gesehen

Bild 3a Modelldarstellung mit offener Fahrbahn

Bild 3b Modelldarstellung mit geschlossener Fahrbahn

Foto und Zeichnungen: G. Kerber, Doberlug-Kirchhain

aus Pappe zusammengesetzt. Das ist durchaus möglich, da „jüngere“ Brücken bereits geschweißt wurden. Viel stilechter, wenn auch wesentlich arbeitsaufwendiger, ist das Zusammenlöten der Träger aus Messingblech. In diesem Fall können auch nach der Methode „Schnitzer“ (Heft 5/1972) die Rundnietköpfe in das Blech eingedrückt werden. Zur Not tun es auch die Träger der TT-Brücke vom VEB Berliner TT-Bahnen. Beim Anbringen der Fahrbahn machen Sie es sich leicht, wenn Sie die Trogbrücke mit durchgehendem Schotterbett (geschlossene Fahrbahn) nach Bild 3b ausbilden. Wesentlich vorbildgerechter — wenn auch arbeitsaufwendiger — ist das Zusammenlöten des Tragwerks nach Bild 3a. Die Fußgängersteigkonstruktion kann sowohl aus Holz als auch aus Metallprofilen bestehen. Das Ganze wird „schmutziggrau“ gestrichen und kräftig verrußt. G. K.

Dipl.-Ing. ADOLF-DIETER LENZ, Berlin (DMV)

Anregungen zum Selbstbau von neuzeitlichen zweiachsigen Güterwagen in der Nenngröße TT

Zum Vorbild

Mehrere europäische Bahnverwaltungen, darunter auch die Deutsche Reichsbahn, sind seit einigen Jahren dabei, ihren Fahrzeugpark zu modernisieren. Hierbei wurden und werden vor allem Spezial- und Mehrzweck-Güterwagen mit nach dem UIC-Merkblatt 571-1 festgelegten Vereinheitlichungsmerkmalen in Dienst gestellt. Es sind verhältnismäßig lange Wagen mit einem Achsstand von 8000 mm, überkritischem Laufwerk und einer Konstruktionsgeschwindigkeit von 100 oder 120 km/h, sowie der entsprechenden Bremsausrüstung.

Viele dieser Wagen sind neben Fahrzeugen mit einem Achsabstand von 6600 mm besonders in den TEEM-Zügen (**T**rans-**E**urop-**E**xpress-**M**archandises) zu finden. Da diese Expreß-Güterzüge nicht immer so viele Wagen haben wie normale Güterzüge, und es sogar vorkommt, daß nur 1 bis 3 Wagen hinter der kräftigen und schnellen Lokomotive laufen, lassen sich derartige TEEM recht gut auf der Modellbahnanlage einsetzen. Obwohl die UIC-Fahrzeuge länger als die uns im allgemeinen zur Verfügung stehenden zweiachsigen Güterwagen sind, ist bei wenigen Wagen im Zuge die gesamte Zuglänge nicht sehr groß, und unser Modellbahnbetrieb wird um eine interessante Betriebsart erweitert, bei der gerade die „Ausländer“ so richtig „zum Zuge“ kommen. Allerdings muß es ja nicht unbedingt ein internationaler grenzüberschreitender Verkehr sein, den wir nachbilden wollen, denn auch z. B. in einem Nahgüterzug nimmt sich ein moderner Wagen recht gut aus.

Aus der Vielzahl der auch auf den Strecken der DR verkehrenden modernen Wagen seien nur einige herausgegriffen:

1. Gedeckter Güterwagen der DR, Gattung .Gbrss (mit Bremse)
2. Gedeckter Güterwagen der ČSD, Gattung .Gbss (für diesen Wagen gilt die gleiche Zeichnung, jedoch ohne Sicken)
3. Eiskühlwagen der DR, Gattung .Ibbess (Tmos)
4. Rungenwagen (Ralmms) der DR und (Pdt) der PKP (für Containertransport geeignet), neue Gattung .Ks.*)
5. Flachwagen .Os der NSB und der SJ
6. Offener Einheitsgüterwagen der CFR, Gattung .Elo
7. Gedeckter Güterwagen mit Schiebewänden, Hbis der DB, DSB und SJ

Zum Modellbau

Der Bau der o. g. Fahrzeuge ist insofern relativ einfach, als auf ein handelsübliches Untergestell zurückgegriffen werden kann, dadurch braucht man nur die Wagenkästen anzufertigen. Als Grundform dient der Container-Transport-Wagen des VEB Berliner TT-Bahnen, Katalog-Nr. 4520 ... 4523, bzw. 4540/41. Auf dieses Fahrzeug, das einen Modell-Achsstand von 66 mm aufweist, werden die anzufertigenden Grundrahmen oder Bodenplatten aufgeschraubt oder aufgeklebt.

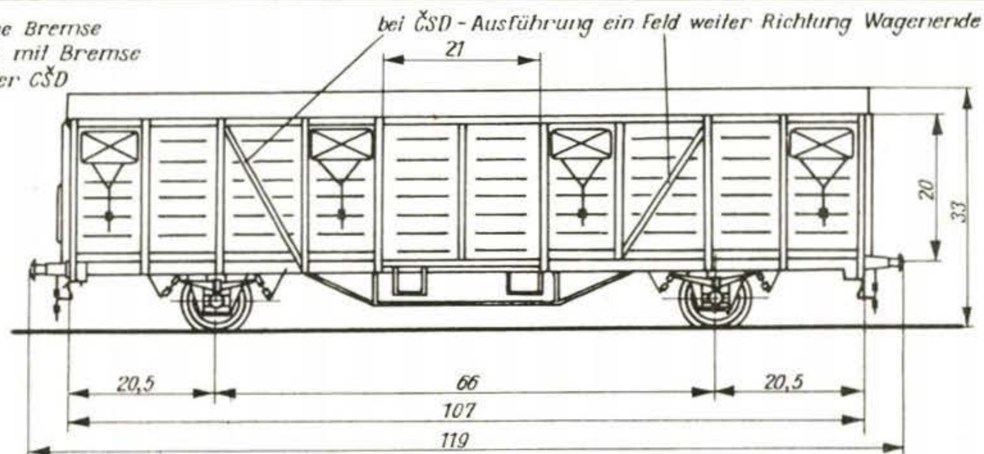
Die einzelnen Teile der Aufbauten können, je nach den handwerklichen Fertigkeiten des Modelleisenbahners, in Papp-, Metall- oder Plastbauweise bzw. auch in Gemischtbauweise hergestellt werden. Die gesickten Wände einiger Fahrzeuge lassen sich am besten aus Pappe oder starkem Zeichenkarton herstellen, wobei die Sicken durch dünnen Draht oder Zwirn nachgebildet werden (S. „Der Modelleisenbahner“ 1961/H. 10, S. 267). Eine andere Möglichkeit besteht in der Verwendung von „Suralin“ (S. „Der Modelleisenbahner“ 1972/H. 3, S. 71). Dabei ist es günstig, sich eine Negativform anzufertigen, in die man die Sicken einritzt.

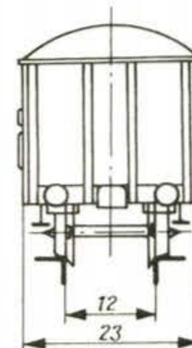
Auf eine ausführliche Baubeschreibung soll hier verzichtet werden, da der Modell-Waggonbau nicht zu dem Schwierigsten unseres Hobbys gehört. Alle erforderlichen Maße sind aus den Typen-Zeichnungen zu entnehmen. In der Skizze wird am Beispiel des .Ks-Wagens die Montage eines Wagenkastens dargestellt. Zur Farbgebung ist noch folgendes zu bemerken:

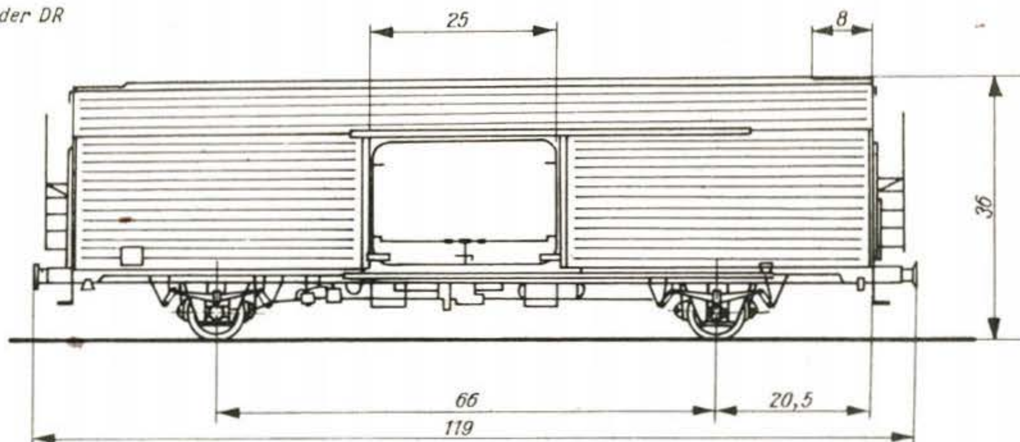
Die Fahrzeuge der DR haben die charakteristische braunrote Färbung, bei denen der ČSD ist der Rotanteil noch größer. Die PKP-Wagen sind dunkelviolett, die skandinavischen Wagen hell-rostbraun angelegt. Letztere können auch etwas ins Rötliche gehen. Eine weitere Eigenart der Fahrzeuge der nordischen Bahnverwaltungen besteht darin, daß oft auch die Fahrgestelle in der gleichen Farbgebung gehalten sind wie die Wagenkästen. Schiebewände und Schiebeklappen sind silberfarben. — Gutes Gelingen!

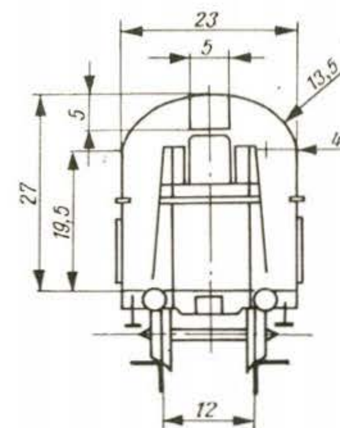
▶

*) gleiches Fahrzeug, jedoch zusätzlich mit 2 Stirnrungen, auch bei DSB

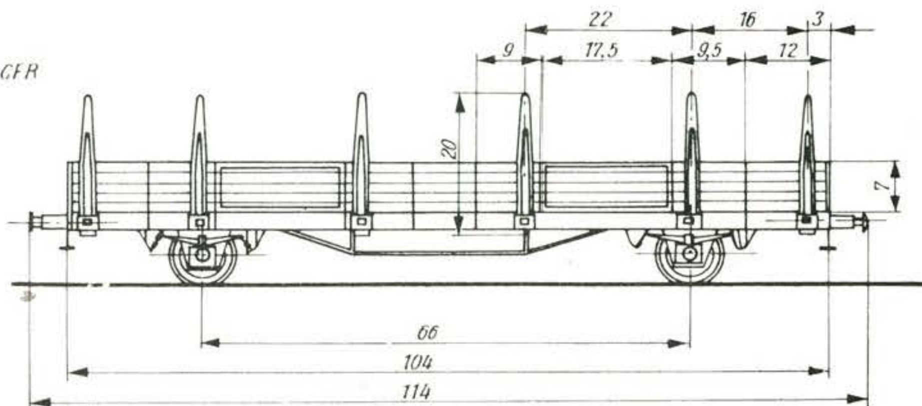


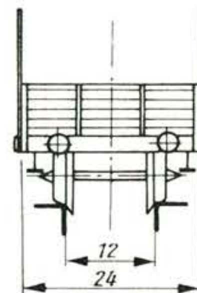


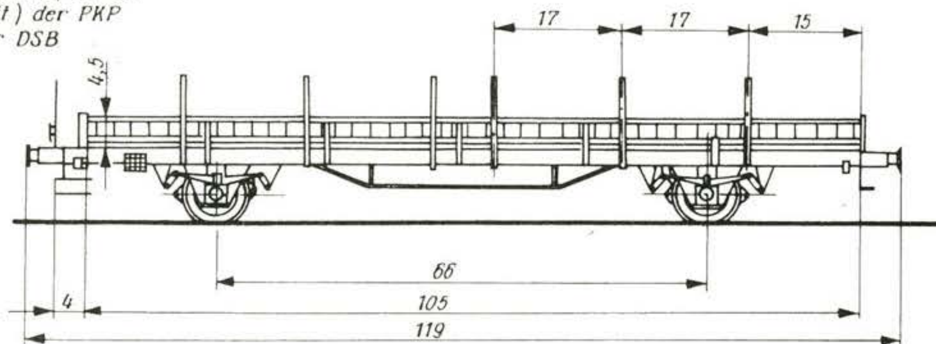


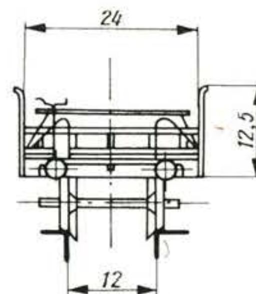


1973	Datum	Name		
gez.:	9. 2.	[illegible]		TT
gepr.:	11. 2.	[illegible]		
Maßst.: 1 : 1	Gedeckter Güterwagen Gbgrss und Eiskühlwagen Ibbes der DR bzw. Gbss der ČSD			Bl. 1

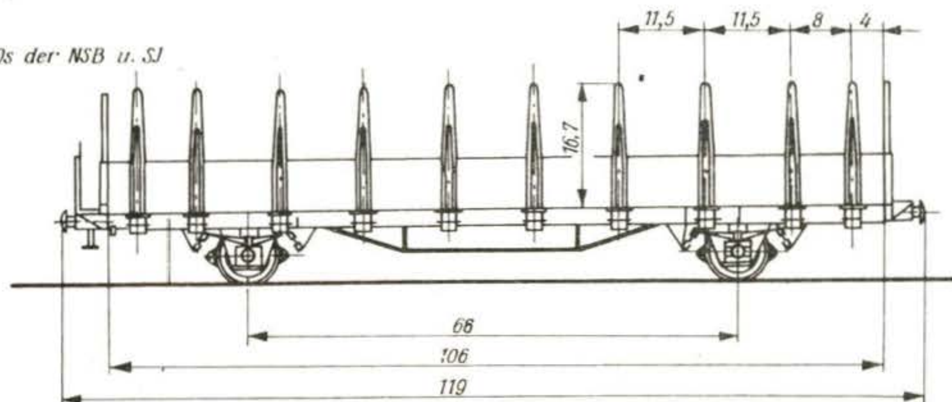


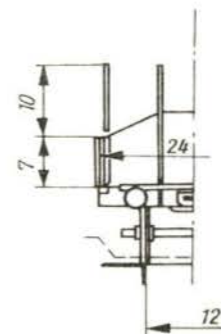


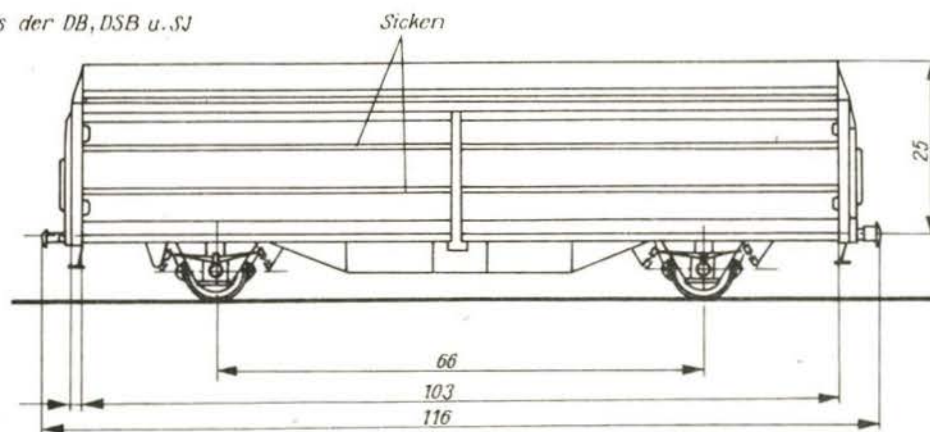


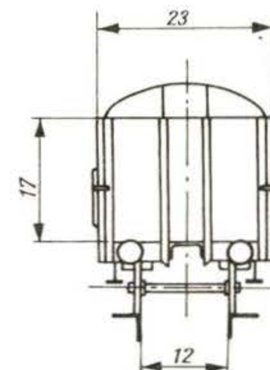


1973	Datum	Name		
gez.:	10.2.	Bertl.		TT.
gepr.:	11.2.	Wald.		
Maßst.: 1:1	Rungenwagen (Ralmms) Ks der DR, PKP und DSB Offener Einheitsgüterw. Elo der CFR			Bl. 2









1973	Datum	Name		TT
gez.:	9.2.	Belk.		
gepr.:	11.2.	Wald.		
Maßst.: 1 : 1	Flachwagen Os d. NSB und SJ, Ged. Güterwagen mit Schiebewänden Hbis der DB, DSB u. SJ			Bl. 3

WISSEN SIE SCHON ...

● *daß die Waggonfabrik PAFAWAG in Wroclaw für die Warschauer Vorortbahn (WPK) 39 Züge lieferte?*
Die zweiteiligen elektrischen Zugeinheiten sind für eine Maximalgeschwindigkeit von 80 km/h konzipiert. Schi.

● *daß Ende 1973/Anfang 1974 die Betriebserprobung der Baureihe 280 der DR auf dem Streckenabschnitt zwischen Halle-Neustadt und den Buna-Werken erfolgte?*
Es ist vorgesehen, die ersten 20 Halbzüge dieser Baureihe zur Inbetriebnahme der Magdeburger S-Bahn im Winterfahrplan 1974/75 zwischen Schönebeck-Salzelmen und Zielitz einzusetzen. Gla.

● *daß in der Sowjetunion ein neuer Straßenbahnbetrieb eröffnet wurde?*
In Nabereshnyje Tschjolny, der neuen Stadt an der Kama, wurde der erste 6 km lange Streckenabschnitt der Straßenbahn eröffnet. Diese Linie verbindet eine Bauarbeitersiedlung mit der Großbaustelle des LKW-Werkes. Ein weiterer 15 km langer Streckenabschnitt soll in Kürze dem Verkehr übergeben werden. Die Stadt, deren Bau 1970 begonnen wurde, soll in Zukunft 400 000 Menschen beheimaten. Schi.

● *daß auf der elektrifizierten Stichbahn Tabor—Bechyně jetzt moderne elektrische Triebfahrzeuge der Gattung E 426 eingesetzt sind, die äußerlich denen der Gattung E 458.0 (siehe Heft 5/73) ähneln?*
Bei Reisezügen werden Wagen der Gattung Balm eingesetzt. Die bisher eingesetzten älteren Fahrzeuge sind im Depot Tabor abgestellt.
Die 1973 von Škoda in Plzeň gebauten E 426 wurden mit den Ordnungsnummern 0001 bis 0003 beobachtet. Auf der Strecke Rybnik—Lipno sind gleichfalls diese Maschinen eingesetzt.

Foto und Text: E. Preuß, Lübbenau



● *daß jährlich an Verbindungsschweißungen im Eisenbahnnetz der BRD 400 000 bis 600 000 Abbrennstumpfschweißungen, 200 000 bis 300 000 Gießschmelzschweißungen für Gleise und Weichen und 30 000 bis 50 000 Lichtbogenhandschweißungen hergestellt werden?*
Daneben werden jährlich 40 000 bis 45 000 m Schienen aus Einzelauftraglängen von im Mittel 100 mm und in Weichen etwa 20 000 einfache Herzstücke, 2500 doppelte Herzstücke in Kreuzungsweichen, 800 zwei- und dreifache Herzstücke E-auftragsgeschweißt. J. S.

● *daß die Deutsche Reichsbahn neben der planmäßigen Stillegung von Schmalspurstrecken auch die Wiederinbetriebnahme eines seit langem stillgelegten Streckenabschnittes in Erwägung gezogen hat?*
Es handelt sich hierbei um die Verbindungsstrecke zwischen der Harzquerbahn (Wernigerode—Nordhausen) und der Selketalbahn (Gernrode—Harzgerode/Straßberg) von Hasselfelde nach Straßberg. Dadurch können günstigere Anschlüsse erreicht und die auf der Selketalbahn eingesetzten Fahrzeuge unmittelbar zum Bw Wernigerode-Westerntor, dem sie betrieblich auch jetzt noch unterstellt sind, überführt werden. Gla.

● *daß auf den drei Vorortstrecken Dresden—Tharandt, Dresden—Meißen Triebischtal und Dresden—Pirna seit 1973 ein S-Bahnbetrieb mit starrem Fahrplan besteht?*
Auf den genannten Strecken wurde der Fahrplan verdichtet; so verkehren jetzt zum Beispiel zwischen Dresden und Tharandt werktags 42 Züge gegenüber 29 Zügen im alten Fahrplan. Bei diesem S-Bahnbetrieb haben sich die mit BR 242 bespannten Wendezüge sehr gut bewährt. Scho.

● *daß für die Beförderung von schweren Kohlenzügen von der Black-Mesa-Grube zum Kraftwerk Navajo im USA-Bundesstaat Arizona neue sechsachsige Lokomotiven mit einer Nennleistung von 4400 kW eingesetzt werden?*
Die Maschinen, die einen vollautomatischen Betrieb gestatten, sind Gleichrichterlokomotiven mit Einzelachsantrieb. Die Stromart dieser Bahn ist Wechselstrom mit 50 kV bei 60 Hz. Schi.

● *daß die letzte Bilanz der ČSD für den Zeitraum vom 1. Juli 1972 bis zum 30. Juni 1973 einen Anstieg des Gütertransports, in Tonnage gerechnet, um 2,3 % und eine Verminderung des Reiseverkehrs um 5,2 % aufwies?*
Die rückläufige Entwicklung im Reiseverkehr ist wahrscheinlich auf die Erweiterung des individuellen Personenverkehrs zurückzuführen. In einem Jahr wurden im Netz der ČSD insgesamt annähernd 500 Millionen Fahrgäste befördert. Im selben Zeitraum hat die elektrische Zugförderung 58 % Anteil an der Gesamtförderung, während die Dieseltraktion 33,2 % erreichte. Mit Dampflokomotiven wurden nur noch 8,8 % der Gesamtleistungen erbracht.
Der Fahrzeugpark der ČSD erfuhr eine Erweiterung um 420 Reisezug- und um 5000 Güterwagen. Für das laufende Jahr ist die Elektrifizierung weiterer 750 km Strecke im Plan vorgesehen, während sich der Gesamtverkehr um 5,3 % steigern soll. Re.

Lokfoto des Monats

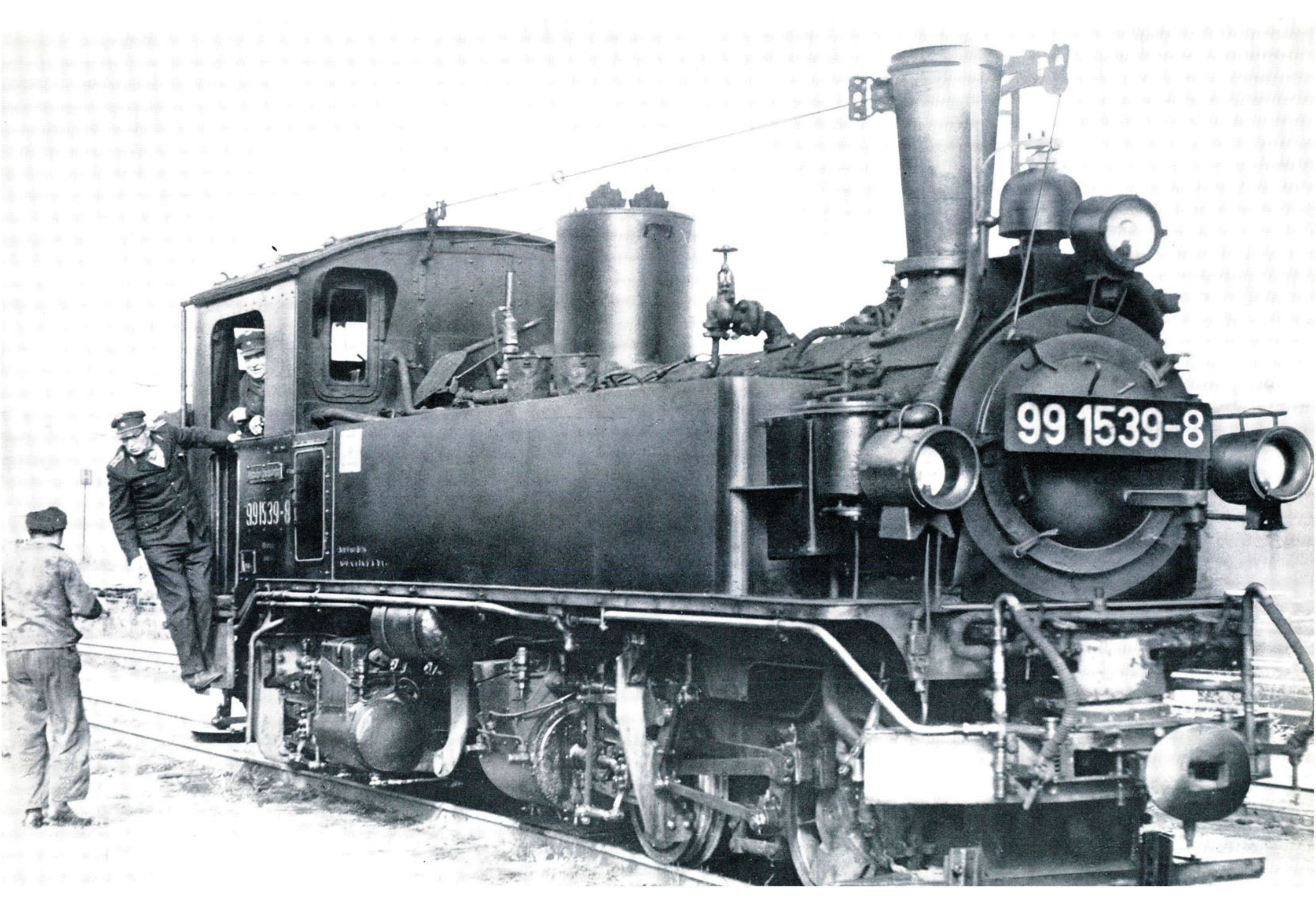
Seite 55 ▶

Schmalspur-Tenderlokomotive der BR 99^{51-60} der DR, ehemalige sächs. IV K, Bauart Meyer, Achsfolge B'B'-n4v, Spurweite 750 mm, erstes Baujahr: 1892. Für das sächsische Schmalspurnetz, das zur damaligen Zeit bereits über 300 km Streckenlänge umfaßte und im Jahre 1920 auf etwas mehr als 500 km ausgedehnt worden war, baute die Lokomotivfabrik Hartmann diese leistungsstarke Maschine. Der starken Krümmungen wegen wählte man die Bauart mit zwei Dampfdrehgestellen. Bei dieser Vierzylinder-Naßdampf-Verbund-Maschine sind die Hochdruckzylinder am Außenrahmen des hinteren Gestells angebracht, während man für das vordere Gestell mit den Niederdruckzylindern einen Innenrahmen vorsah.
Es kamen von 1892 bis 1921 insgesamt 96 Maschinen dieses Typs zur Auslieferung. Die DR übernahm noch 91 Lokomotiven, weil fünf durch die Kriegsereignisse 1914/18 andernorts verblieben. Nach 1945 waren noch 57 Maschinen im Dienst, von denen die DR nach Übernahme der Schmalspurbahnen 9 Stück zu den Rügenschen Kleinbahnen umsetzte. Ebenso gelangten 3 Exemplare zu der ehem. Prignitzer Kreisbahn.

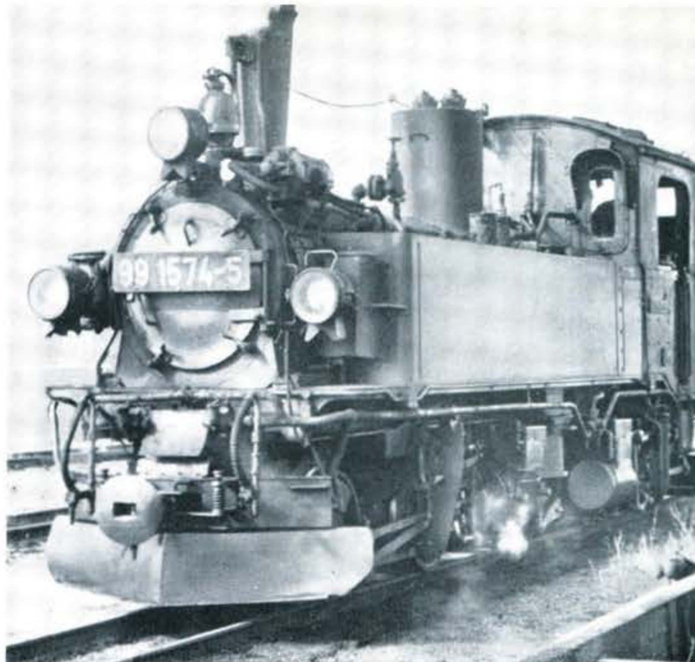
Techn. Daten: Gattung	*K44.7 K 44.8*
⌀ Treib- und Kuppelräder	*760 mm*
LüP	*9000 mm*
Höchstgeschwindigkeit	*30 km/h*

Hinweis: Aus drucktechnischen Gründen muß das „Lokfoto des Monats" ohne den oberen weißen Rand für die Bildüberschrift erscheinen.
Der Text zu diesem Foto lautet:
Schmalspur-Tenderlokomotive der BR 99^{51-60} der DR (ehem. sä. IVK)

Foto: F. Hornbogen, Erfurt

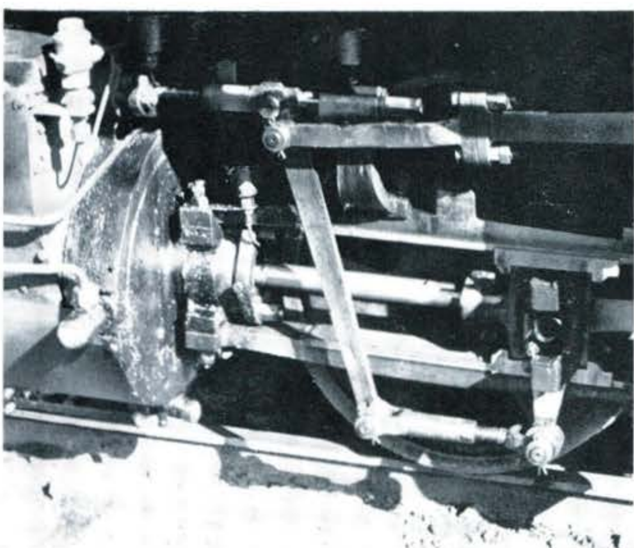

99 1539-8
99 1539-8





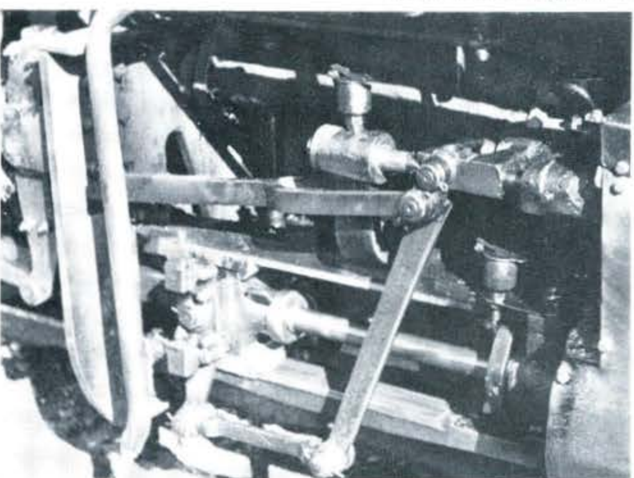
LOKBILD-ARCHIV

Schmalspur-
Tenderlokomotive
BR 99^{51-60} (ex sä IV K)



Fotos: Fritz Hornbogen, Erfurt





PETER GLANERT, Halle

Die ersten elektrischen Ferntriebwagen der DR

Teil 3: Der ET 11 für den Fernschnellverkehr

Im Jahre 1934 gab die Deutsche Reichsbahn bei den führenden deutschen Lokomotivfirmen drei zweiteilige elektrische Triebzüge für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h in Auftrag. Sie waren sowohl im wagenbaulichen als auch im elektrischen Teil als Versuchsfahrzeuge zu werten, da die DR an ihnen eine Reihe von Problemen, die mit der Entwicklung schnellfahrender Triebfahrzeuge zusammenhingen, studieren wollte. Den Firmen wurde bei der Konstruktion weitgehend freie Hand gelassen, um die verschiedenen Ausrüstungsteile vergleichsweise erproben zu können.
Die Triebzüge wurden mit Ausnahme des Wagenkastens in fast allen Ausrüstungsteilen unterschiedlich ausgeführt. Den mechanischen Teil lieferten die Maschinenfabrik Eßlingen für den ET 11 01 und MAN für die ET 11 02 und 03, während BBC (ET 11 01), SSW (ET 11 02) und AEG (ET 11 03) den elektrischen Teil herstellten.
Um den bei hohen Fahrgeschwindigkeiten auftretenden großen Luftwiderstand möglichst gering zu halten, führte die Firma Maybach an einem Modellfahrzeug Windkanalversuche durch. Auf Grund der Versuchsergebnisse wurde der Wagenkasten stromlinienförmig gestaltet und unterhalb des Untergestelles mit Schürzen verkleidet, wobei vorspringende Teile wie Türgriffe, Schilder usw. vermieden wurden. Die Kopfform übernahm man mit geringen Änderungen vom „Fliegenden Hamburger".
Die Triebzüge waren für den Fernschnellverkehr auf der zur Elektrifizierung vorgesehenen Strecke München—Berlin bestimmt. Sie gelangten jedoch infolge des Ausbruches des 2. Weltkrieges nie zu ihrem vorgesehenen Einsatz, da die Elektrifizierung von Leipzig nach Berlin nicht mehr erfolgte. Die Indienststellung erfolgte in den Jahren 1935 bis 1937.

1. Mechanischer Teil

Die Triebzüge waren die ersten Triebfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn, die in reiner Blechträgerbauweise hergestellt wurden. Untergestelle, Drehgestelle und Wagenkästen wurden vollständig geschweißt. Die Triebzüge waren für Einzelverkehr gedacht. Aus diesem Grund wurden an den Kopfstücken nur leichte, verkleidete Stangenpuffer und ein Notzughaken angebracht. In den Trägern und Verbindungsblechen befanden sich zwecks Gewichtsersparnis Ausschnitte und runde Öffnungen.
Die Einstiege wurden zur Wagenmitte hin versetzt. Der ETa erhielt am Kurzkuppelende beiderseitig noch je einen Einstieg und hinter dem Führerstand je eine 1030 mm breite Tür für den Gepäckraum. Die Länge über Puffer betrug bei allen Triebzügen 43585 mm.
Über den Triebdrehgestellen mußten je zwei kräftige kastenförmige Hauptquerträger eingeschweißt werden, an denen die Hauptumspanner aufgehängt wurden. Die Hauptumspanner tauchten in die Triebdrehgestelle ein. Zwischen den Hauptquerträgern wurde die Drehgestellwiege untergebracht, da im Drehgestell selbst der Platz durch den Umspanner verbaut war. Die Triebdrehgestelle waren Sonderbauarten mit einem Achs-

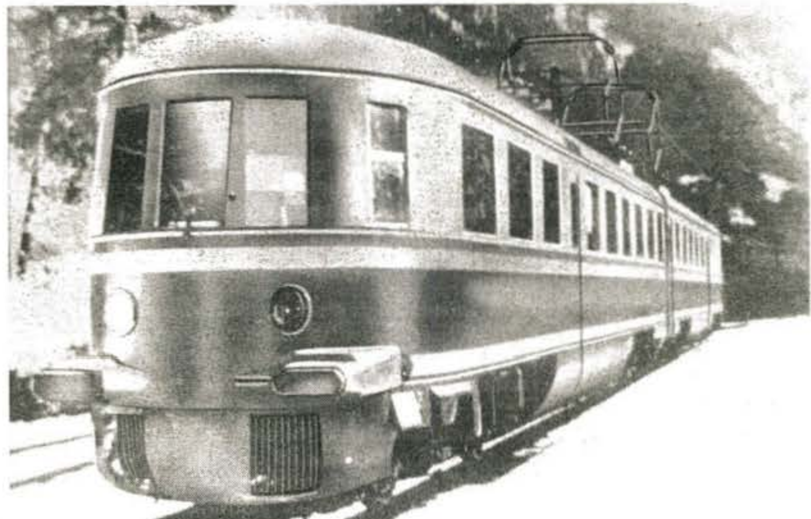
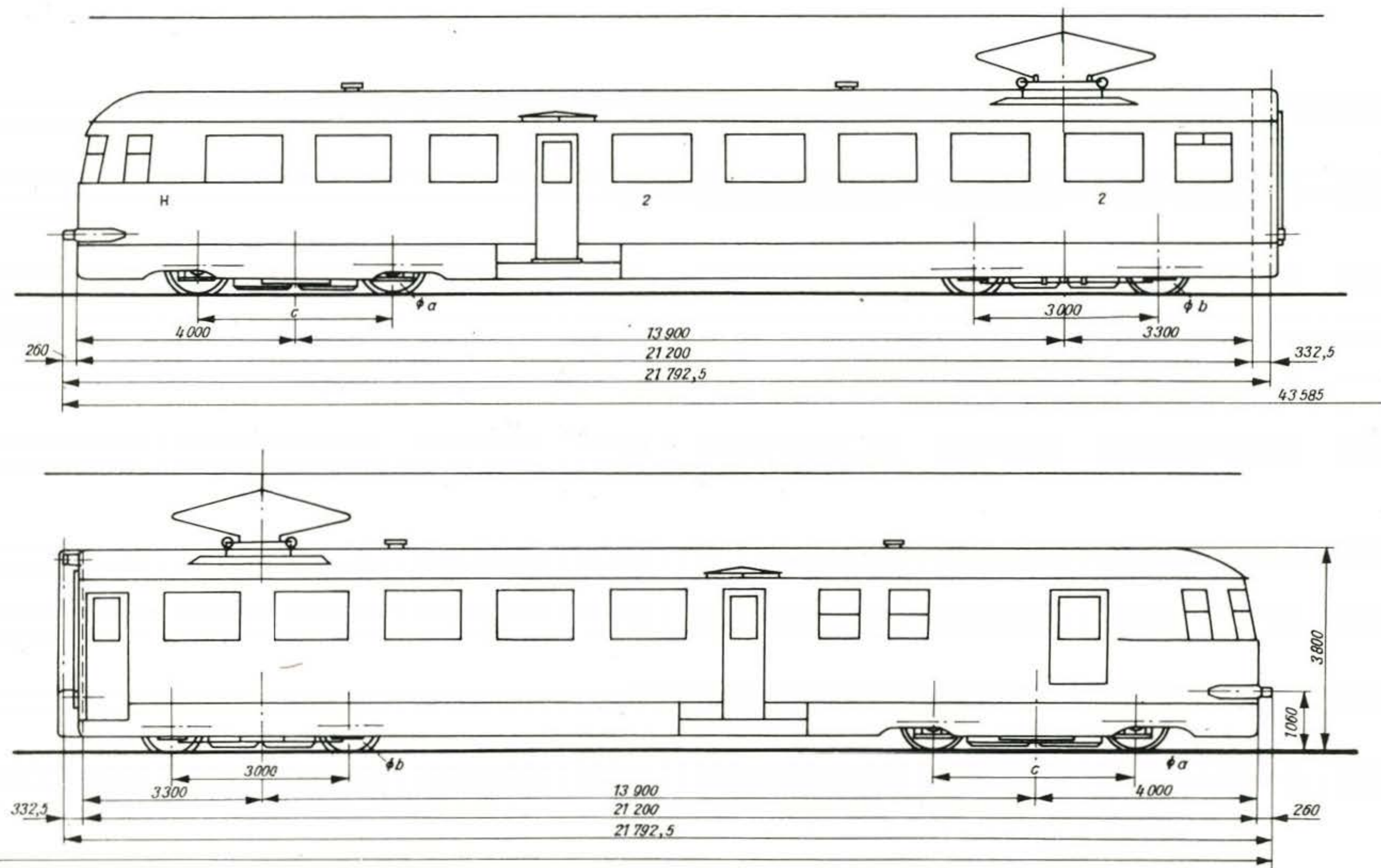


Bild 6 Der ET 11

Repro: Verfasser

Bild 7 Maßskizze des ET 11 Zeichnung: Verfasser



	a	b	c
ET 1101	1100	950	3700
ET 1102	950	950	3600
ET 1103	1100	970	3700

stand von 3700 mm beim ET 11 01 und 03 bzw. 3600 mm beim ET 11 02. Die Abfederung des Wagenkastens erfolgte über Achslagerschrauben- und -blattfedern sowie Wiegenblattfedern. Durch die hohe Lage der Wiegenträger über den Hauptumspannern ergab sich eine sehr geringe Bauhöhe der Wiege. Die Laufdrehgestelle waren Drehgestelle (Görlitzer Bauart) mit einem einheitlichen Achsstand von 3000 mm. Die ET 11 01 und 02 erhielten Rollenachslager, der ET 11 03 dagegen Peyinghauslager.
Die Ausführung des Antriebes erfolgte bei jedem der drei Triebzüge unterschiedlich. BBC baute im ET 11 01 einen von der E 16 abgewandelten Buchli-Antrieb ein. Das gefederte Großzahnrad wurde jedoch nicht in einem äußeren Hilfsrahmen gelagert, sondern zwischen den Rädern auf die Hohlwelle aufgesetzt. SSW verwendete beim ET 11 02 den Tatzlagerantrieb mit gefedertem Großzahnrad, AEG beim ET 11 03 den Federtopfantrieb, ebenfalls mit einem gefederten Großzahnrad. Die Antriebe wurden bei allen Triebzügen einseitig und schrägverzahnt ausgeführt.
Die Triebzüge ET 11 01 und 02 wurden mit einer mehrlösigen Hikp-Trommelbremse mit Hikpt-Steuerventil ausgerüstet. Der ET 11 03 erhielt eine mehrlösige Hikss-Klotzbremse mit Hikst-Steuerventil. Sämtliche Triebzüge erhielten Zusatzbremse, Handbremse und Magnetschienenbremse. Die Magnetschienenbremse sprach nur in der Schnellbremsstellung des Führerbremsventils an.

2. Fahrgastraum

Als Fahrgasträume standen nur 2.-Klasse-Großräume mit Mittelgang zur Verfügung, die von den Einstiegräumen durch Schiebetüren abgeteilt waren. Die Sitzplatzaufteilung war 2 + 1. Der ETa verfügte über 30, der ETb über 47 Sitzplätze. Im ETa befanden sich zwischen dem mittleren Einstieg und dem Führerstand eine Küche mit Anrichte sowie der Gepäckraum. Führerstandstüren entfielen; die Führerstände waren nur vom Wageninneren her zu betreten. Am Kurzkupplungsende des ETb waren zwei beiderseitig vom Mittelgang angeordnete Toiletten. An den Längswänden der Fahrgasträume waren Gepäckablagen, die aus Aluminiumprofilen bestanden, befestigt. Wände und Decken der Fahrgast- und Einstiegräume besaßen eine Furnierholzverkleidung, wobei in die Zwischenwände der Fahrgasträume Intarsien mit Motiven deutscher Städte eingelegt wurden. Die Fußböden erhielten Linoleumbelag, auf den Teppiche gelegt wurden. Die Einstiegsräume wurden mit leicht zu reinigenden Kokosmatten ausgelegt.
Zwei Leuchtbalken, die in der Längsachse über die gesamte Länge des Fahrgastraumes angeordnet waren, sorgten für eine gediegene Ausleuchtung. Die Beheizung der Fahrgasträume erfolgte mit einer Warmluftheizung. Diese arbeitete beim ET 11 01 mit Frischluft, bei den beiden anderen Triebzügen mit teilweiser Umluft. Die Nebenräume und Führerstände wurden mit automatisch geregeltem elektrischem Widerstandsheizkörper beheizt.

3. Elektrischer Teil

Da bis zum damaligen Zeitpunkt im Bau von elektrischen Schnelltriebwagen noch keine Erfahrungen vorlagen, war man bemüht, möglichst viele elektrische Ausrüstungsteile der sich bestens bewährenden Einheitstriebwagen ET 25 und ET 31 zu übernehmen[1]. Die gesamte elektrische Ausrüstung wurde unter dem Fußboden hängend in einer Bodenwanne installiert. Jeder Wagen besaß seine eigene Starkstromausrüstung. Beide Wagen waren untereinander mit einer Hochspannungsdachleitung und den Steuerstromleitungen verbunden. Die Fahrleitungsspannung gelangte über Stromabnehmer, Dachleitung, Hochspannungssicherungen und Hochspannungskabel zu den Umspannern. Durch je einen besonderen Hochspannungsschacht, der sich an der hinteren Stirnwand befand, wurde das Hochspannungskabel vom Dach zum Umspanner hindurchgeführt. Die Umspanner wurden vom Einheitstriebwagen übernommen. Der ET 11 01 erhielt einen Manteltyp mit Ölselbstkühlung und 410 kVA Typenleistung, während für die ET 11 02 und 03 390 kVA-Kerntypen mit Ölselbstkühlung zur Anwendung gelangten. Die Kühlung des Trafoöles erfolgte durch seitlich am Umspannerkessel angebrachte, vom Fahrtwind bestrichene Taschen. Die Niederspannungswicklung besaß 13 Anzapfungen, wobei elf der Fahrmotorsteuerung und zwei der Zugheizung dienten. Auch die Nockenschaltwerke übernahm man unverändert vom Einheitstriebwagen. Zum Antrieb des über ein motorstromabhängiges Fortschaltrelais überwachten Schaltwerkes dienten bei BBC Drehmagnete, wie sie schon im ET 65 und ET 51 (siehe Teil 2) Anwendung gefunden hatten. SSW und AEG verwendeten Gleichstromschaltwerkmotoren. Die Schaltwerksteuerung war eine halbselbsttätige „Auf-Ab-Steuerung“ mit 24 V = Steuerspannung. Der Einbau dieser Steuerung ist um so bemerkenswerter, da die Triebzüge wegen des vorgesehenen Einzeleinsatzes nicht für Vielfachsteuerung ausgerüstet wurden. Die halbautomatische Steuerung sollte dem Triebwagenführer lediglich die Arbeit erleichtern, damit er sich besser auf die Streckenbeobachtung konzentrieren konnte. Der gleiche Trend war ja auch bei den elektrischen Schnellzuglokomotiven E 18 und E 19 zu verzeichnen.
Die Fahrmotoren übernahmen SSW und AEG vom Einheitstriebwagen, wobei AEG jedoch das Motorgehäuse infolge des verwendeten Federtopfantriebes leicht abändern mußte. Die Stundenleistung eines Motors betrug 255 kW bei 137 bzw. 139 km/h. BBC entwickelte einen völlig neuen Fahrmotor, der über eine Stundenleistung von 355 kW bei 142 km/h verfügte. Die Motoren besaßen Wendepole und Kompensationswicklung und waren eigenlüftend. Die erforderliche Kühlluft saugten sie durch Ansaugöffnungen über den Einstiegen an.
Die Hilfsbetriebe, Steuerung, Küche, Heizungslüfter und die Führerstandsheizungen wurden mit 220 V; 16 2/3 Hz versorgt, die Sifa, Stromabnehmerbetätigung, Magnetschienenbremsen, Wagenbeleuchtung und der Schaltwerkantrieb mit 24 V Gleichspannung. Die Gleichspannung lieferten beim ET 11 01 ein Motorgenerator, beim ET 11 02 ein Kupferoxydulgleichrichter und ein Selengleichrichter im ET 11 03. Sie verfügten über je 3,5 kW Leistung. Eine Nickel-Stahlbatterie diente als Puffer und Notstromquelle. Ihre Kapazität betrug 195 Ah.

Technische Daten: Tabelle 3

Betriebsnummer, alt		1900	1901	1902
Betriebsnummer, neu		ET 11 01	ET 11 02	ET 11 03
Achsfolge			Bo' 2' + 2' Bo'	
Gattungszeichen			B Pw 4ü K elT + B 4ü elT	
Hersteller, mechan.		Eßlingen		MAN
Hersteller, elektr.		BBC	SSW	AEG
Höchstgeschwindigkeit	km/h		160	
Stromsystem	kV; Hz		15; 16 2/3	
Spurweite	mm		1435	
Treibraddurchmesser	mm	1100	950	1100
Laufraddurchmesser	mm		950	970
Dienstmasse	t	103,0	106,2	113,1
größte Achslast	Mp	18,5	18,8	20,0
Länge über Puffer	mm		43 585	
Sitzplätze 2. Klasse			77	
Anfahrzugkraft	kp	7400	6000	6000
Dauerleistung	kW	1250	920	920
bei V =	km/h	159	143	146
Stundenleistung	kW	1413	1020	1020
bei =	km/h	144	136	139
Indienststellung		1935	1936	1937

4. Verbleib und Umbau

Die drei Triebzüge überstanden unbeschädigt den Krieg und gingen in den Bestand der Deutschen Bundesbahn über. 1950 erfolgte ein Umbau, wobei man sie modernisierte und einige Ausrüstungsteile einander anglich. Der ET 11 01 erhielt dabei einen Tatzlagerantrieb, da der Buchli-Antrieb sich als sehr unterhaltungsaufwendig erwiesen hatte. Alle Triebzüge bekamen Einheitsstromabnehmer, -transformatoren, -fahrmotoren sowie Vielfachsteuerung. In diesem Zusammenhang wurde auch eine Regelschraubenkupplung eingebaut. Die Bremse wurde generell in eine Klotzbremse, Bauart Hikss, umgebaut. Die Beleuchtung erfolgte nun durch Leuchtstofflampen mit 200 V; 100 Hz, die durch einen Turbowechselrichter gespeist wurden.
Im ETa verkürzte man den Gepäckraum zugunsten einer geräumigeren Küche. In den Fahrgastgroßraum wurde eine Zwischenwand eingezogen, so daß ein zweiabteiliger Fahrgastraum und ein dreiabteiliger Speiseraum entstanden. Ab 1957 erfolgte der Einsatz der Triebzüge zwischen Frankfurt(Main) und München als „Münchener Kindl". Im September 1961 wurden die Triebzüge nach dem Fahrplanwechsel abgestellt. ET 11 02 und ET 11 03 wurden ausgemustert und zerlegt, der ET 11 01 gelangte im Mai 1965 als Sonderfahrzeug Mü 5015 zur Versuchsanstalt München. Heute ist auch er ausgemustert.
Die Triebzüge erbrachten schon bei den ersten Versuchsfahrten die Bestätigung, daß die elektrische Ausrüstung richtig bemessen war und den Anforderungen vollauf genügte.

Literatur:

R. Zschech: „Triebwagenarchiv", VEB transpress-Verlag 1966
E. Joachim / Ch. Tietze: „Von der Überlandstraßenbahn zum Olympia-Triebzug" in „moderne eisenbahn", Heft 34
„Elektrische Bahnen", Jahrgang 1938

1) Z. „Der Modelleisenbahner", Heft 7/56: Trix, Wiegner, Zschech: „Ein Wechselstromtriebzug für 120 km/h"

HANS ELLWANGER

Ausstellungsbesucher schreiben über die Arbeit einer AG

Ein interessantes Erlebnis unseres Urlaubsaufenthaltes im November 1973 in Schierke war nicht allein die Fahrt mit der Brockenbahn von Schierke durch den verschneiten Harzer Wald nach Wernigerode. Ein kleines Plakat mit dem Emblem unseres Verbandes zog im Schaufenster des Modelleisenbahn-Geschäftes von Wernigerode unsere Blicke an und lenkte dann gleich unsere Schritte in das Kulturhaus „Palmiro Togliatti".
Die Arbeitsgemeinschaft 7/1, bereits im Jahre 1954 gegründet, veranstaltete eine Modelleisenbahn-Ausstellung mit der „Großanlage Harz". Sie begrüßte uns als erste Besucher mit den Eintrittskarten 71 001 bis 71 005.
Es hat sich gelohnt, denn interessante Modelle, Materialien und zwei Anlagen (1 × TT, 1 × HO) zeugten vom Fleiß der 15 Mitglieder dieser Arbeitsgemeinschaft.
Ob Lenins Lok 293, Modelle der Jugoslawischen Staatsbahn, hervorragende Fotos vom großen Vorbild oder die Gestaltung der Großanlage „Harz", alles sprach vom großen erzieherischen und kulturellen Wert der Beschäftigung mit „unserer Eisenbahn".
Die Gestaltung der Großanlage mit ihren vielen Details fand die ungeteilte Anerkennung der etwa 50 Besucher, die bereits in der ersten Stunde nach der Eröffnung die Ausstellung besuchten.
Zu den schönsten Blickpunkten der Anlage gehören u. a. ein Sägewerk, ein Container-Umschlagplatz, ein Lokschuppen mit der Bekohlungsanlage, ein Waldbad und hervorragende Modelle von Großstadt-Häusern. Großes Können, Fleiß und Ausdauer ließen hier eine „Miniaturwelt der Eisenbahn" entstehen, die so recht in die Zeit vor Weihnachten paßte.
Gewiß könnten die Hersteller der Gebäudemodelle für alle Baugrößen manch brauchbare Anregung von solcher Anlage mitnehmen. Sie würden dadurch dann auch mehr Anerkennung für ihre Produkte erhalten. So sind etwa die „Neubauten" auf dieser Anlage zur Nachbildung empfohlen.
Daß sich die Mitglieder der AG 7/1 eng mit dem großen Vorbild verbunden fühlen, zeigten auch die Anlagen des nachgebildeten Bahnhofes von Wernigerode, aber auch die Gestaltung des Schlosses Wernigerode.
Leider wenig beachtet, hing der Arbeitsplan der AG 7/1 in der Ausstellung aus. Er erlaubte einen Blick „hinter die Kulissen", denn große Ereignisse stehen im Arbeitsprogramm für 1974.
Im März d. J. feiert man den 75. Jahrestag der Einweihung der Harz-Quer-Bahn. Die Anfertigung einer Farb-Dia-Reihe, die Herstellung einer Bilddokumentation, die Anfertigung von Fahrzeugmodellen, von Bahnhöfen und von wichtigen Bauwerken, wie Dumkuhlentalbrücke und Blockstelle Drägeteil (im Maßstab 1:120) stehen im Programm und sind bereits in Arbeit.
Neue Höhepunkte im Jahre des 25. Geburtstages der DDR werden gewissenhaft vorbereitet und wiederum ein Spiegelbild der Arbeit dieser 15 Freunde sein.
Dazu können wir nur viel Erfolg wünschen. Vor allem weitere gute Ideen, wie die bereits praktizierte, nämlich die Modelleisenbahn-Ausstellung mit der Leistungsschau der Arbeitsgemeinschaft „Zinnfiguren" des Kulturbundes zu verbinden. Das war eine interessante Kopplung, wenn man allein nur an das Diorama von G. W. Fricke (1970 entstanden) mit dem Thema „Einsatz eines Frontbeauftragten des Nationalkomitees Freies Deutschland" denkt.
Macht weiter so, liebe Freunde! Viel Erfolg wünschen Euch fünf Modelleisenbahner unserer Familie aus Berlin.

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und von Interessenten zu „Wer hat — wer braucht?“ sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10. Die bis zum 4. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Neugründungen von Arbeitsgemeinschaften in:

Riesa

Leiter: Herr Gerthold Carstensen, Dresdener Str. 8

Sollstedt

Leiter: Herr Dietmar Brückner, Ernst-Thälmann-Str. 11e

AG 1/11 „Verkehrsgeschichte“ Berlin

Am 27. Februar 1974 im Kulturraum des Bahnhofes Alexanderplatz Vortrag unter dem Thema: „Die Berlin—Potsdam—Magdeburger Eisenbahn. Leitung: Dipl.-Ing. Dietrich Kutschik.

Dresden

In der Zeit vom 9. bis 24. Februar 1974 führt die Arbeitsgemeinschaft „Saxonia“, Dresden, im Hauptbahnhof Dresden ihre 7. Modelleisenbahnausstellung durch.

Gottleuba

Zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft sucht Herr Hans Hanke, Waldweg 1, noch weitere Interessenten.

Helmut Reinert, Generalsekretär

Wer hat — wer braucht?

2/1 Suche: „Der Modelleisenbahner“, Einzelhefte 1—3/1969; 11/1972; Jahrgänge 1—17 vollständig. „Dampflok-Archiv“ beide Bände. Kreuzungen für Nenngr. N, 15° und 30°.
2/2 Suche: „Der Modelleisenbahner“, Jahrgänge 1960 und 1968 komplett; Einzelhefte 3/1952, 9/1957, 7—12/1959, 9/1963. Eisenbahnjahrbuch 1971.
2/3 Biete in Nenngr. H0: BR 24, 38, 64, 66, 84, 89, 89^{60-70} mit Schlepptender, BR 91, VT 135, Personen- und Güterzugwagen. Material an H0m und H0e. Suche für Nenngr. TT: Dampf-, Diesel-, Elloks, Triebwagen, Doppelte Kreuzungsweichen. Div. Literatur.
2/4 Suche: Tauschpartner für Farbdias.
2/5 Biete: „Das Signal“ 7—9, 11—35, „Modelleisenbahn-ABC“, Modelleisenbahnkalender 1961—1972, Eisenbahnkalender 1970 und 1972, „Modellbahnpraxis TT“ 2—14. Tausche: Gehäuse E 63, Personenwagen H0e (neu) gegen BR 23 (gut erhalten).
2/6 Biete: für Nenngr. H0: div. Zubehör, rollendes Material, Schienenmaterial. In Nenngr. 0: Modelleisenbahnanlage.
2/7 Suche: Fahrzeuge Nenngr. 00 (1935—1940); D-Zug- und Personenzugwagen, Nenngr. 0 Zeuke/Stadtilm/Märklin/Bing. Biete: BR 01 und 38 in Nenngr. H0.
2/8 Biete: Drehscheibe. Suche: BR 84.
2/9 Biete: Kompl. Gleismaterial für TT-Anlage (Relais, Kabel, Geländematten, Lampen, Trafos u. a.) sowie Gleismaterial in Nenngr. H0.
2/10 Suche: BR 23, 50, 55. Biete: BR 66 (neuwertig).
2/11 Suche: BR 23, 50 (Piko), BR 42 (Gützold). Biete: Eisenbahnjahrbücher 1969—1973 sowie div. Literatur.
2/12 Suche: Baupläne, Fotos u. Modelle von Straßenbahnen, H0. Biete: Schmalspurmaterial Herr oder N.
2/13 Biete: Doppelstockzug, zweiteil., in Nenngr. N. Modelleisenbahnkalender Jahrg. 1969, 1970, 1972. „Das Signal“ Hefte 24—27; E 42 in TT. „Modellbahnpraxis“ 1966 bis 1973. Suche: Fahrpläne.
2/14 Biete: Lokschild 58 220, 259, 311, 424. Suche: Loksch. folgender BR: 03, 22, 38.2, 38.10, 41, 42, 55, 56, 57, 64, 75, 78, 93, V 36.
2/15 Biete: „Die Lokomotive“, Bielefeld 1940, gebunden, zum Tausch gegen Literatur oder Zeichnungen über Dampfloks u. Dampfmaschinen. Suche: Garbe: „Dampflokomotiven der Gegenwart“ und „Die zeitgenössische Heißdampflokomotive“.
2/16 Biete für Nenngr. H0: BR 80, E 44, V 200 DB, belg. Co Co-Lok, INOX-Stahlwg. Suche für Nenngr. H0: BR 01, 03, 42, 84, E 94.
2/17 Suche für Nenngr. H0: Drehscheibe u. Modellbahnliteratur.
2/18 Suche: „Der Modelleisenbahner“ Heft 3/1952 bzw. Jahrgang 1952 oder Jahrg. 1952/1953.
2/19 Biete für Nenngr. N: Modellbahnfahrzeuge u. Zubehör; Anlage 1,40 × 0,70 m. Suche: Fotos u. Zeichnungen von Fahrzeugen der MPSB, NWE (Harzquerbahn), GHE, Bad Doberan—Kühlungsborn u. von Rollfahrzeugen.
2/20 Biete: „100 Jahre Deutsche Eisenbahn“, „Uns gehören die Schienenwege (125 Jahre)“. Suche: Fahrzeuge Nenngr. 0 und größer.
2/21 Biete: BR 50, BR 91. Suche: „Modellbahnanlagen II“, Farbdias von der Harzquerbahn.
2/22 Suche: E 63.
2/23 Biete: „Der Modelleisenbahner“ 4/52; 4/53; 1 u. 2/54; 2—4, 11/55; 1, 7, 8, 11/56; 1, 10, 11/57; 2 u. 4/58; 7, 9, 11, 12/60; 3/61; 5, 7/62; 5, 10, 11/63; 4—8/71; 12/72; 5, 6/73. Modelleisenbahnkalender 1972, 1973. Wenzel: „BR 94“. Gerlach: „Modellbahntriebfahrzeuge“. Div. DR-Kursbücher.
2/24 Suche: Straßenbahntrieb- und -beiwagen, TT und H0, auch defekt.
2/25 Suche: „Der Modelleisenbahner“ Hefte 8/60; 8/61; 10/62; 2/68; BR 23, H0, (Piko); BR 84 (VEB Modellbahnzubehör Glashütte).
2/26 Biete: Lokschilder BR 91, Suche Lokschilder BR 83 u. 86., sowie: Dampflok-Dias, Zeichnungen von Schmalspurfahrzeugen im Maßstab 1 : 87.
2/27 Biete: Modelle versch. Firmen, H0, N. Suche: desgl. Nenngr. 0 und I, sowie andere alte Spielzeuge.
2/28 Suche: „Der Modelleisenbahner“ Jahrgänge 1957 bis 1963. Biete: Modellbahntechnik Band I und II.
2/29 Suche: div. Dampflok, Nenngr. H0. Biete in Nenngr. H0: BR 38. 50, 23, 84.
2/30 Suche: BR 84, VT 137, (Vindobona), dreiteil.
2/31 Biete: Kurz, „Grundlagen der Modellbahntechnik“, Bd. 1. Suche: „Fromm, Bauten auf Modellbahnanlagen“.
2/32 Suche in Nenngr. H0 und S: SS-, S-, R-, Rym-Wg.

Die Redaktion befragt ihre Leser

Für jede Redaktion ist der enge Kontakt zwischen den Lesern und ihr eine Frage von erstrangiger Bedeutung. Wir können zwar hierüber nicht klagen, denn täglich erreichen uns viele Leserbriefe aller Art, und ebenso erhalten wir aus dem Leserkreis laufend zahlreiche unverlangte Beiträge zur Veröffentlichung. Vor einigen Jahren stellten wir schon einmal durch eine Leserumfrage fest, wie sich der Leserkreis zusammensetzt, welche Nenngrößen bevorzugt werden usw. usf.
Inzwischen sind aber durch ständige Auflagenerhöhung Tausende neuer Leser hinzugekommen, und auch aus anderen Gründen entspricht das vor Jahren gewonnene Bild gewiß nicht mehr der Realität.
Deshalb bitten wir Sie alle, liebe Leser, uns einige Fragen zu beantworten. Damit tragen Sie dazu bei, uns bei der Gestaltung der Fachzeitschrift unmittelbar zu unterstützen und Sie ermöglichen uns gleichzeitig einen Überblick über die Zusammensetzung des Leserkreises, über die beliebtesten Interessengebiete usw. Beantworten Sie daher bitte die Fragen entweder direkt auf dieser Seite oder, falls Sie das Heft nicht durch den Verlust einer Seite beschädigen möchten, schreiben Sie auf eine Postkarte Ihre Antworten nur hinter der jeweiligen Zahl der Frage auf. Nehmen Sie aber bitte auf jeden Fall Abstand davon, außer diesen Antworten noch weitere Mitteilungen zu geben oder Anfragen zu stellen.
Für Ihre Mitarbeit bedanken wir uns.

Die Redaktion

1. Alter, Geschlecht, Beruf?	.... Jahre, m/w, ...
2. Auf welchem Fachgebiet beschäftigen Sie sich?	Modelleisenbahn / Modell-Sammler / Freund der Eisenbahn / Nahverkehrsinteressent / Welches andere? ....
3. Besitzen Sie eine eigene Anlage?	ja/nein, N/TT/HO/ sonst.
4. Welche Epoche stellen Sie auf Ihrer Anlage Anlage dar?	bis 1920/1921—1945 / nach 1945 / ohne Epoche
5. Bauen Sie Modelle selbst oder verwenden Sie nur Industriematerial?	Selbstbau; Triebfzg / Wagen / Hochbauten / sonst. Zubehör / nur Ind.-Material
6. Sind Sie mit unserer Zeitschrift zufrieden? (Inhalt, Mischung der Fachgebiete)	(Bei „nein" bitte Kurzbegründung)
7. Gefallen Ihnen unsere ständigen Standardseiten?	Anlagenbilds. / Wir stellen vo. / Wissen Sie schon / Lokfoto-Lokbildarchiv / Streckenbegehung / Für den Anfänger /Interessantes ... / Der Kontakt / Selbst gebaut
8. Wünschen Sie mehr Beiträge über	Vorbild / Modell / Bauanleitung / E-Technik-Elektronik / Aus dem Verbandsleben?
9. Bitte geben Sie **je ein** Modell an, welches Sie gern im Sortiment unserer Modellbahn-Industrie finden würden!	Lok-BR .... Wagen-Typ .... Zubehör ....
10. a) Sind Sie Mitglied des DMV? b) Im Falle „Nein"; Würden Sie es gerne werden?	ja/nein ja/nein

U. Becher

Auf kleinen Spuren

– Die Anfänge der Modelleisenbahn –



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
DDR – 108 Berlin

Es werden über 300 seltene, zum größten Teil noch nie veröffentlichte Fotos gezeigt, darunter von schon historischen Modellen aus der Zeit vom Jahre 1 der Geschichte der „Jugendeisenbahn" bis zum Erscheinen der ersten H0-Bahnen um 1930. Nicht nur die zahlreichen Bilder, sondern auch die einzelnen Kapitel, wie beispielsweise „Besonderheiten, Kuriosa und Irrtümer" oder „Vom Geheimclub zur Modelleisenbahn-Arbeitsgemeinschaft", bieten eine gute Unterhaltung. Ein Buch, das in Inhalt und Form neuartig ist – ein Buch für junge Leute, Väter und Großväter.

2., unveränderte Auflage, 256 Seiten, 339 Abbildungen, 33 Tabellen, Halbleinen, cellophaniert 25,– Mark, Sonderpreis für die DDR 18,80 Mark
Best.-Nr. 565 249 1
LSV 9185

Bestellungen nehmen der Buchhandel und der Verlag entgegen.

Suche in H0 in gutem einsatzfähigem Zustand BR. 84, BR. 38, BR. 98 (v. Rivarossi, Como) BR. 01, BR. 18 oder 19 sächs. Ferner suche ich „Der Modelleisenbahner" Nr. 9–11/1962, Nr. 3–5/1965, Nr. 10/1965, Nr. 8/1966, Nr. 7/1968, Nr. 5/1969
TV 5391 DEWAG, 1054 Berlin

Suche in Nenngröße H0:
Doppelstockwagen, Schnellzugwagen, Triebwagen (3teilig), Triebfahrzeuge.

Zuschriften an
HA 514480 DEWAG, 806 Dresden, Hochhaus

Verk.: div. Wiking-Modellautos, Nenngr. H0, Liste auf Anforderung bei Rückporto, 1 St. Obus (Eheim) H0, 1 Drehscheibe (H0) mit 6er Vollmer, Lokschuppen und Bekohlungsanlage und Förderband.
A 438102 BZ-Fil., 1017 Berlin

Verk. umständeh. Modelleisenbahn TT (Brett 2 m x 1,20 m), fertig aufgeb., f. 900,- M. Neuw. 1600,- M. **Eberhard Meier, 9274 Wüstenbrand,** Lindenhofweg 1

Suche: TT. BR. 50, 52, 85, 44, 58, 120, V 75, (Eigenbau).
H. Müller, 7241 Zeunitz, Nr. 11



Station Vandamme

Inhaber Günter Peter

Modelleisenbahnen und Zubehör
Nenngr. H0, TT und N · Technische Spielwaren

1058 Berlin, Schönhauser Allee 121
Am U- und S-Bahnhof Schönhauser Allee
Telefon: 44 47 25

Suche
„Der Modelleisenbahner", Hefte 1 und 3/61, 6/66, Modellbahn-Handbuch, Modellbahnanlagen 2 (beide von K. Gerlach), „Modellbahnpraxis" Hefte 1–5, 7, 8, 9, 11–13.

Angebote an:
Hans-J. Köthe, 57 Mühlhausen (Thüringen), A. d. Tonberg 38

VEB Eisenbahn-Modellbau

99 Plauen, Krausenstraße 24 – Ruf: 34 25

Unser Produktionsprogramm:

Brücken und Pfeiler, Lampen, Oberleitungen (Maste und Fahrdrähte), Wasserkran, Lattenschuppen, Zäune und Geländer, Beladegut, **nur erhältlich in den einschlägigen Fachgeschäften.**

Ferner Draht- und Blechbiege- sowie Stanzarbeiten.

Überstromselbstschalter/Kabelbäume u. dgl.

Modellbau und Reparaturen
für Miniaturmodelle des Industriemaschinen- und -anlagenbaues, des Eisenbahn-, Schiffs- und Flugzeugwesens sowie für Museen als Ansichts- und Funktionsmodelle zu Ausstellungs-, Projektierungs-, Entwicklungs-, Konstruktions-, Studien- und Lehrzwecken

---

Es ist an der Zeit, nach neuen „TeMos"-Modellen Umschau zu halten!

Stellwerk „Klein-Waldau" H0 – Art.-Nr. 74 401
Geräteschuppen H0 – Art.-Nr. 74 701
zweiständ. Dampflokschuppen N – Art.-Nr. 74 566

ab März beim Fachhandel erhältlich.



VEB MODELLSPIELWAREN

437 Köthen
Postfach 44



Nach wie vor „Sachsenmeister"-Erzeugnisse

Formschöne Leuchten und Lichtsignale für Nenngr. N, TT, H0

Die Vorteile sollten Sie nutzen:

- **Hohe Funktionssicherheit**
- **Glühlämpchen ohne Lötarbeit auswechselbar**
- **Der Steckklemmsockel sichert einfachste Anschlußmöglichkeit**

Verkauf nur durch den Fachhandel.



VEB FEINMECHANIK, 9935 Markneukirchen

GRINIFIL®

leitet Licht

DEWAG-WERBUNG KARL-MARX-STADT

Sie haben richtig gelesen. Dieser unscheinbare Plastlichtleiter kann Licht — von einer beliebigen Lichtquelle angestrahlt — an den gewünschten Ort weiterleiten.

Beleuchten wir einige Vorteile:

GRINIFIL leitet das Licht von Punkt zu Punkt, ohne Prismen oder Spiegel
GRINIFIL ist in Biegungen verlegbar
GRINIFIL strahlt kaltes Licht ab
GRINIFIL ist nicht störanfällig
GRINIFIL hilft signalisieren, überwachen, abtasten, beleuchten

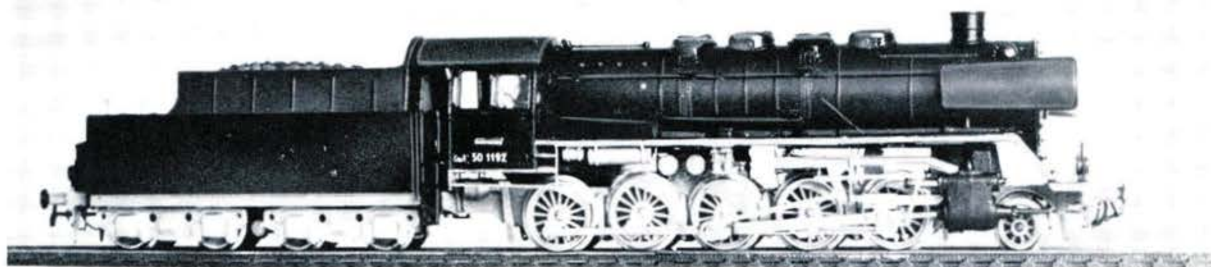
GRINIFIL, eine interessante Neuentwicklung mit vielseitigen Einsatzmöglichkeiten auf dem Gebiet der Technik.

Nutzen Sie diese moderne und ökonomisch vorteilhafte Methode zur Übertragung von Licht innerhalb bestimmter Anlagen.

Detaillierte Informationen und Prospekte erhalten Sie auf Wunsch durch unsere verantwortlichen Mitarbeiter.



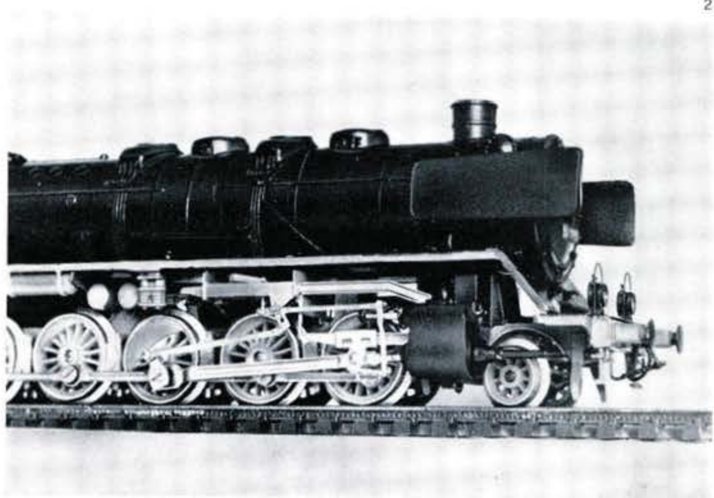
VEB Chemiefaserkombinat Schwarza „Wilhelm Pieck"
DDR 6822 Rudolstadt/Schwarza



1

2

Selbst gebaut



Bilder 1 und 2 Unser Leser Hans Werler frisierte ein H0-Modell der BR 50 von PIKO. Der Antrieb befindet sich im Tender, wodurch im Führerhaus Platz für eine Inneneinrichtung geschaffen werden konnte. Durch Abfeilen des alten Lokrahmens entstand ein freier Durchblick zwischen Kessel und Triebwerk. Die freistehenden Loklaternen sind beleuchtet.
Foto: Hans Werler, Lunzenau

3

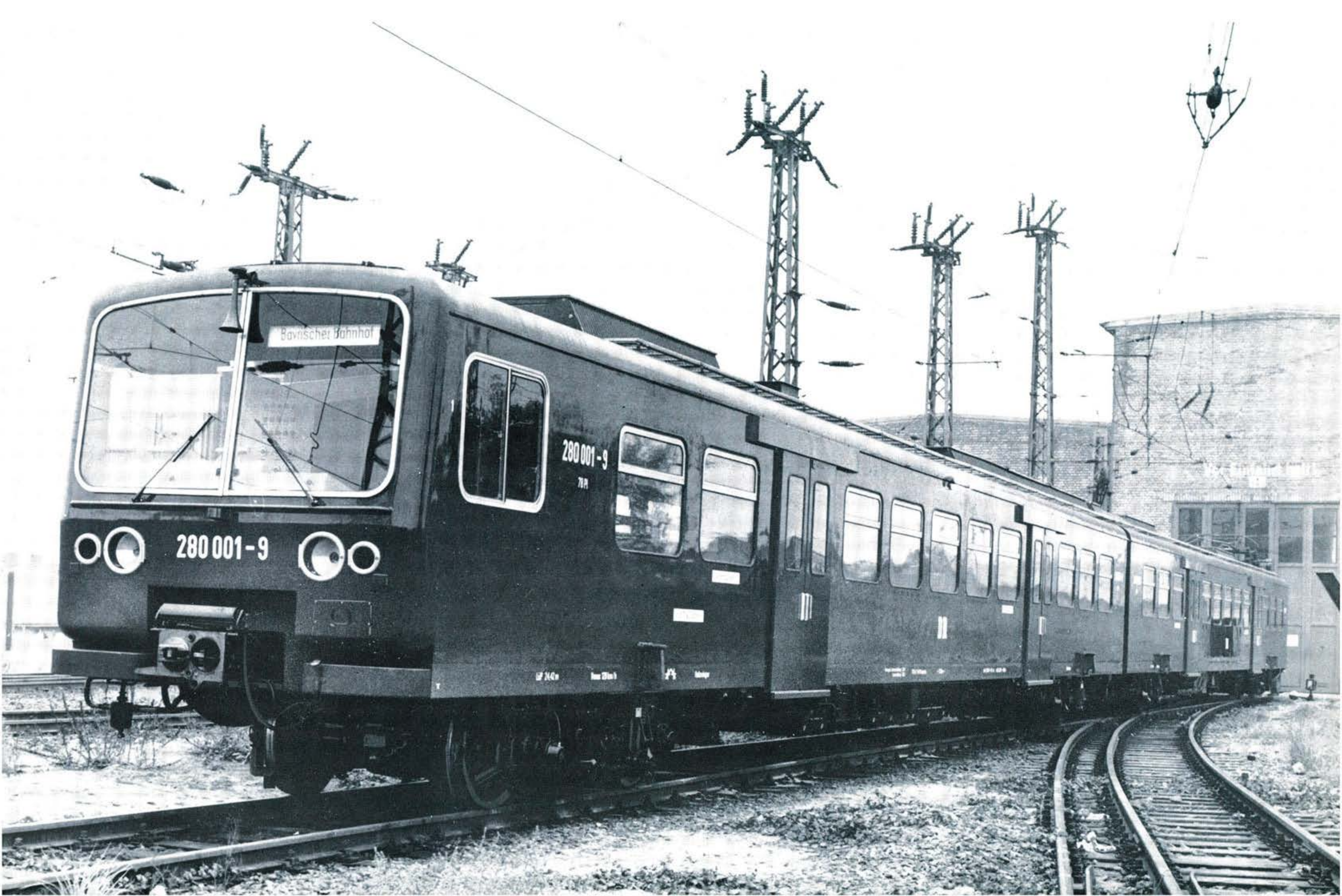


Bild 3 Herr Trettner aus Leipzig befaßt sich mit dem Umbau von Straßenfahrzeugmodellen. Unser Bild zeigt, was man aus dem „W 50" in TT zum Beispiel alles machen kann. *Foto: Martin Naumann, Leipzig*

4



Bild 4 Unabhängig von unserer Bauanleitung im Heft 8/73 bastelte Herr Joachim Richter aus Annaberg-Buchholz diesen Reko-BDs-Wagen aus einem Original-H0-Rekowagen des VEB Modellbahnwagen Dresden. Der Umbau erfolgte fast in der in unserer veröffentlichten Anleitung gegebenen Weise.
Foto: Joachim Richter, Annaberg-Buchholz


Bayrischer Bahnhof
280 001-9
280 001-9